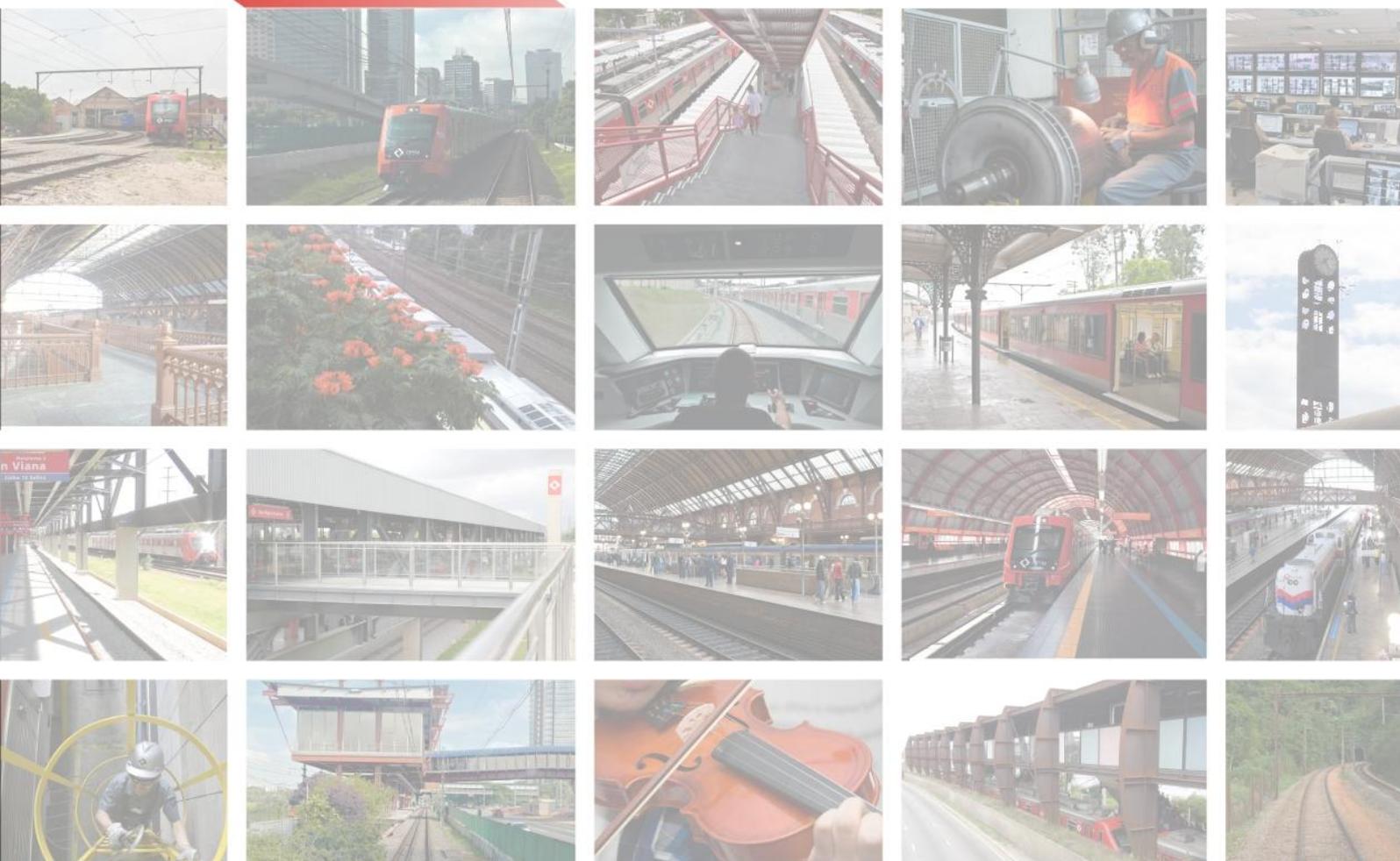


# relatório da administração 2013



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO

**SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS**  
JURANDIR FERNANDO RIBEIRO FERNANDES

**COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

**CONSELHEIROS**

JURANDIR F. R. FERNANDES – **PRESIDENTE DO CONSELHO**

MÁRIO M. S. R. BANDEIRA

MARCO AURÉLIO CHAGAS MARTORELLI

MURILO CELSO DE CAMPOS PINHEIRO

JOSÉ ROBERTO CARDOSO

**CONSELHO FISCAL**

MARCELO PEREIRA DE AMORIM

APARECIDA MASSAKO FUNAGOSHI BOVI

MARIA ZILDA ROCHA LEITE

YUKIMI NAGATA

**DIRETORIA EXECUTIVA**

**DIRETOR PRESIDENTE:** MÁRIO MANUEL SEABRA RODRIGUES BANDEIRA

**DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO:** MILTON FRASSON

**DIRETOR DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO:** JOSÉ LUIZ LAVORENTE

**DIRETOR DE ENGENHARIA E OBRAS:** EVALDO JOSÉ DOS REIS FERREIRA

**DIRETOR DE PLANEJAMENTO E PROJETOS:** SILVESTRE EDUARDO ROCHA  
RIBEIRO

# Índice

MAPA DO TRANSPORTE METROPOLITANO	4
PALAVRA DA DIRETORIA	5
PERFIL	7
DESTAQUES	8
VOCÊ SABIA?	9
DESEMPENHO OPERACIONAL	11
DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO	19
DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL E RECURSOS HUMANOS	26
REALIZAÇÕES NA ÁREA DE TI	34
RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL	35
PLANO DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO	44
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 2013	51

# MAPA DO TRANSPORTE METROPOLITANO



## Legenda Legend

	<b>1</b> Linha 1 - Azul Line 1-Blue	METRÔ		<b>Terminal Metropolitano de Ônibus</b> Metropolitan Bus Terminal
	<b>2</b> Linha 2 - Verde Line 2-Green	METRÔ		<b>Estação</b> Station
	<b>3</b> Linha 3 - Vermelha Line 3-Red	METRÔ		<b>Integração - gratuita</b> Integration - Free Interchange
	<b>4</b> Linha 4 - Amarela Line 4-Yellow	VIAQUATRO		<b>Integração - tarifada</b> Integration - Paid Interchange
	<b>5</b> Linha 5 - Lilás Line 5-Lilac	METRÔ		<b>Integração - gratuita: Horário Especial</b> (veja no site: METRÔ/CPTM) Integration - Free Interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)
	<b>7</b> Linha 7 - Rubi Line 7-Ruby	CPTM		<b>Estações com elevador</b> Station with elevator
	<b>8</b> Linha 8 - Diamante Line 8-Diamond	CPTM		<b>Paraciclôs</b> Bike Attaching Post
	<b>9</b> Linha 9 - Esmeralda Line 9-Emerald	CPTM		<b>Bicicletário</b> Bike Parking Terminal
	<b>10</b> Linha 10 - Turquesa Line 10-Turquoise	CPTM		<b>Bicicletário com empréstimo de bicicleta</b> Bike Parking & Rental Terminal
	<b>11</b> Linha 11 - Coral Line 11-Coral	CPTM		<b>Estacionamento de Carro Integrado</b> Integrated Car Parking
	<b>11</b> Linha 11 - Coral - Expresso Leste Line 11-Coral - East Express	CPTM		<b>Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclôs</b> Integrated Car Parking/ Bike Attaching Post
	<b>12</b> Linha 12 - Safira Line 12-Sapphire	CPTM		
	<b>Linha de Ônibus Especial</b> Especial Bus Line	CPTM		
	<b>Expresso Turístico</b> Touristic Express	CPTM		
	<b>Ponte ORCA - tarifada</b> Orca Shuttle Service	EMTU		
	<b>Corredor Metropolitano de Ônibus ABD</b> ABD Metropolitan Bus Corridor	EMTU		

## Informações úteis Useful Information

CPTM	<a href="http://www.cptm.sp.gov.br">www.cptm.sp.gov.br</a>	0800 055 0121
EMTU	<a href="http://www.emtu.sp.gov.br">www.emtu.sp.gov.br</a>	0800 724 0555
METRÔ	<a href="http://www.metro.sp.gov.br">www.metro.sp.gov.br</a>	0800 770 7722
VIAQUATRO	<a href="http://www.viaquatro.com.br">www.viaquatro.com.br</a>	0800 770 7100



Secretaria dos Transportes Metropolitanos

## **PALAVRA DA DIRETORIA**

---

Corresponder à razão da existência da CPTM é o desafio enfrentado diuturnamente pelos 8 mil empregados que dão vida às ações técnicas, operacionais, socioambientais e de gestão, contribuindo com a mobilidade média diária de 2,7 milhões de passageiros nas 6 linhas em operação.

Agora com 90 estações, com 6 das quais em obras de modernização, a CPTM trabalha para construir mais 6 no Sistema; persegue a expansão de seus serviços atuando pela implantação de mais 23 quilômetros de linhas até 2015, na Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, contemplando a 6,3 km na Linha 8 – Diamante (Itapevi – Amador Bueno), 4,5 km na Linha 9 – Esmeralda (Grajaú – Varginha) e 12,2 km da nova Linha 13 – Jade, integrando o Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos à rede metroferroviária de São Paulo.

Outros 250 quilômetros de linhas se referem à implantação de trens regionais, inicialmente ligando a Capital com Jundiaí, Sorocaba e Santos, iniciando o processo de expansão desses serviços na perspectiva de se alcançar, a longo prazo, 2.500 quilômetros de transporte ferroviário de passageiros em longa distância.

A soma de esforços no processo de modernização e expansão do Sistema desenha uma nova configuração para o transporte ferroviário paulista, compatível com a dinâmica das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, com as exigências de qualidade operacional no atendimento às demandas de viagens e de sustentabilidade socioambiental que regem as diretrizes de atuação da Companhia.

Assim, as ações de modernização e expansão do Sistema CPTM seguem na perspectiva de atender às necessidades do amplo território, contemplando com seus serviços a dimensão da complexa estruturação do setor, que abrange aspectos distintos do planejamento e dos projetos de engenharia, com suas diversas disciplinas (estações, sistemas de sinalização e de controle e de segurança, via permanente, rede aérea e subestações de energia), buscando novos padrões na prestação de seus serviços.

Ao exercitar de forma integrada e articulada, o planejamento estratégico, a elaboração de estudos e projetos, a execução das obras, a modernização e expansão da frota, o aprimoramento de suas instalações, a dinamização da gestão administrativa e de pessoal, o controle territorial e de meio ambiente, em crescente sintonia com o processo de modernização e aprimoramento técnico e administrativo, a CPTM contribui objetivamente com o desenvolvimento econômico, social e ambiental paulista.

Prosseguindo com o processo de modernização e ampliação de sua frota, a CPTM contratou, em 2013, a fabricação de 65 novos trens de 8 carros para as suas linhas, com prazo de entrega de 36 meses. No mesmo diapasão, segue com a implantação de novos sistemas de sinalização

e segurança, renovação de rede aérea e de via permanente, ao mesmo tempo em que prossegue operando seus serviços que, no dia 6 de dezembro, alcançou a marca histórica de mais de 3 milhões de passageiros transportados.

É relevante registrar que, apesar de todo o esforço no sentido da remodelação do Sistema sobre trilhos, seus resultados também dependem da aplicação de outras políticas setoriais de desenvolvimento econômico e social, especialmente no que se refere aos impactos sobre os deslocamentos da população, do que decorre a necessidade de se buscar articulação de investimentos com os diversos agentes institucionais, municipais, estaduais e federais.

Apesar dos naturais conflitos decorrentes da pressão pelo atendimento à demanda e da necessidade de restrição de circulação dos trens em função de interdições para execução de obras e serviços, os esforços comuns de seus atores permitiu alcançar, na Pesquisa de Avaliação de Imagem de Serviço, divulgada em dezembro de 2013, o resultado de 69,5% de Excelente/Bom.

O aprimoramento gerencial tem espaço privilegiado na construção de consenso em todos os setores de projeto e produção da Companhia, quanto ao processo de aprimoramento da metodologia corporativa na gestão de projetos, que avança enfrentando o desafio de se concretizar, com eficácia e eficiência, na realização dos investimentos programados para os grandes empreendimentos de expansão e modernização da rede.

Do ponto de vista do desenvolvimento profissional, foram relevantes as atividades mobilizadoras do capital humano da Companhia, como: o Programa Profissional em Destaque, voltado ao reconhecimento de boas práticas, inovações e melhorias implantadas por empregados, com mais de 200 ações inscritas em 2013; o Portal do Conhecimento, dinâmico instrumento de democratização e difusão do saber e da experiência profissional; o Comitê da Tecnologia Ferroviária com atuação destacada no projeto Tecnologia em Foco, em que periodicamente se debate a atualidade em sistemas e equipamentos ferroviários.

Importante registrar, ainda, o processo de reflexão e autocrítica que se realizou em relação à contextualização das definições de Missão, Visão, Valores e conceitos éticos com a atualidade da vida da CPTM que, alcançando sua maioria se mostra ciente dos desafios e consciente de sua capacidade de superação para bem servir seu Usuário, transformando investimento público em serviços de qualidade, com segurança e eficiência.

Nesse contexto apresentamos o Relatório de Administração 2013, peça essencial para registrar os avanços obtidos, as dificuldades vencidas e os passos que seguem na vigorosa luta pelo cumprimento da Missão da CPTM: “prestar serviço de transporte público propiciando mobilidade urbana com excelência e segurança”.

Neste documento, estão apresentadas as ações mais importantes da CPTM no cenário do transporte ferroviário de passageiros, buscando oferecer a dimensão do trabalho realizado na expansão e modernização do Sistema, contemplando as diversas frentes de atuação que interagem intensamente com a prestação de serviço aos usuários.



A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM é uma empresa de economia mista do Governo do Estado de São Paulo, ligada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, criada no dia 28 de maio de 1992 pela Lei Estadual nº 7.861.

Formada a partir dos sistemas de transporte de passageiros, sobre trilhos, operados em São Paulo pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e pela Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), a CPTM tem como missão prestar serviço de transporte público, propiciando mobilidade urbana com excelência e segurança e para tanto tem realizado vultosos investimentos na modernização de sua malha e na expansão e renovação da frota de trens.

A CPTM possui seis linhas, que somam 252,1 quilômetros operacionais, numa malha total de 260,8 quilômetros. O Sistema atende 22 municípios, sendo 19 deles na Região Metropolitana de São Paulo e conta com 90 estações.

A Rede formada pela CPTM e pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) é integrada em vários pontos da cidade e conta com transferência gratuita em seis estações: Palmeiras-Barra Funda, Brás, Tamanduateí, Pinheiros, Luz e Santo Amaro. Além disso, também são integradas as estações Corinthians-Itaquera e Tatuapé, com transferência gratuita somente em horários determinados. A integração com o sistema de ônibus é realizada com o Sistema de Transporte Coletivo de Ônibus Intermunicipais da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano (EMTU) nas estações Prefeito Celso Daniel-Santo André, Morumbi, Berrini, Grajaú, Tamanduateí e Rio Grande da Serra, além da integração com o sistema de ônibus do Município de São Paulo, gerenciado pela São Paulo Transporte (SPtrans).

A CPTM transportou no ano de 2013, 795,4 milhões de passageiros, superando em 4,1% a marca alcançada em 2012. Foram 2.658 viagens programadas nos dias úteis com uma frota de 130 trens. A média de passageiros transportados em dia útil (MDU) foi de 2,7 milhões, 4,6% superior ao ano anterior.

O usuário da CPTM percorre, em média por viagem, 19,1 quilômetros e paga uma tarifa nominal de R\$ 3,00. Em 31 de dezembro de 2013, o quadro de pessoal da CPTM foi de 8.591 empregados.

## DESTAQUES

---

- ◆ Recorde de Passageiros Transportados: 3.025.185 (em 06/12/2013 – sexta-feira);
- ◆ Proporcionados benefícios socioambientais, valorados economicamente na ordem de R\$ 6,7 bilhões, decorrentes da redução de acidentes, de tempos de viagem, da emissão de poluentes, do consumo de combustível, entre outros;
- ◆ Entrega operacional de 7 novos trens de 8 carros, sendo 6 trens da Série 8000 (Parceria Público Privada Linha 8 - Diamante) e 1 trem da Série 7500;
- ◆ A CPTM e a Secretaria de Transportes Metropolitanos assinaram em julho e agosto de 2013 os contratos para o fornecimento de 65 novos trens de 8 carros, com prazo de fabricação de 36 meses, totalizando investimentos da ordem de R\$ 1,8 bilhões;
- ◆ Instalação de 1.203 lixeiras de coleta seletiva nas 90 estações da CPTM;
- ◆ Assinados os contratos de obras da Linha 13 – Jade (Trem do Aeroporto de Guarulhos) e da Extensão da Linha 9 de Grajaú até Varginha;
- ◆ Entrega das estações Vila Aurora – Linha 7 e São Miguel Paulista – Linha 12;
- ◆ Expresso Turístico: desde o início de operação transportou mais de 69 mil turistas em 445 viagens. Em 2013, foram mais de 15 mil passageiros transportados em 102 viagens.

## VOCÊ SABIA?

---

- Que, em 1994, em seu primeiro ano de operação, a CPTM transportou 800 mil usuários por dia e que, em 2013, esse número chegou a 3 milhões de usuários?
- Que o usuário da CPTM percorre, em média por viagem, cerca de 20 quilômetros e paga uma tarifa nominal de R\$ 3,00?
- Que 93% dos trens da CPTM circulam obedecendo aos intervalos previstos, mesmo com obras de melhorias em andamento nas linhas e com o compartilhamento de 04 linhas com os trens de carga?
- Que os trens da CPTM percorrem diariamente, em média, 72 mil quilômetros, o que equivale aproximadamente a duas voltas em torno da terra?
- Que 76% da frota operacional de trens da CPTM tem ar condicionado nos salões?
- Que, em 2013, o consumo de energia elétrica operacional da CPTM foi de 517,2 MWh, o qual equivale ao consumo mensal de mais de 264 mil residências considerando o consumo médio nacional?
- Que a quantidade de pessoas que circulam diariamente nas estações mais movimentadas da CPTM (Brás, Luz e Palmeiras-Barra Funda) equivale às populações das cidades de Campinas e Jundiaí juntas, que somam cerca de 1,6 milhão de habitantes?
- Que a CPTM possui uma moderna Central de Monitoramento de Segurança, que controla mais de 1.600 câmeras, 24 horas por dia, em todas suas 90 estações e que também recebe as reclamações enviadas pelos usuários via torpedo SMS Denúncia?
- Que, em 2013, o Facebook da CPTM teve o maior número de seguidores no âmbito do Governo do Estado de São Paulo?
- Que a CPTM utiliza simuladores nos treinamentos de seus maquinistas nos mesmos moldes daqueles usados em setores de aviação e automobilismo?
- Que a CPTM, além do serviço de transporte de trens metropolitanos, possui também o Expresso Turístico funcionando nos finais de semana e que transportou desde sua criação mais de 60 mil turistas, em 445 viagens realizadas aos destinos Paranapiacaba, Mogi das Cruzes e Jundiaí? E que, em 2013, foram mais de 15 mil turistas atendidos?
- Que, no Estado de São Paulo, o Centro de Formação Profissional “Engº James C. Stewart” – CPTM é a única instituição de ensino que ministra o curso na área metroferroviária?
- Que a CPTM alcançou, em dezembro de 2013, a marca de 69,5% de Excelente/Bom na Pesquisa de Avaliação de Imagem de Serviço?

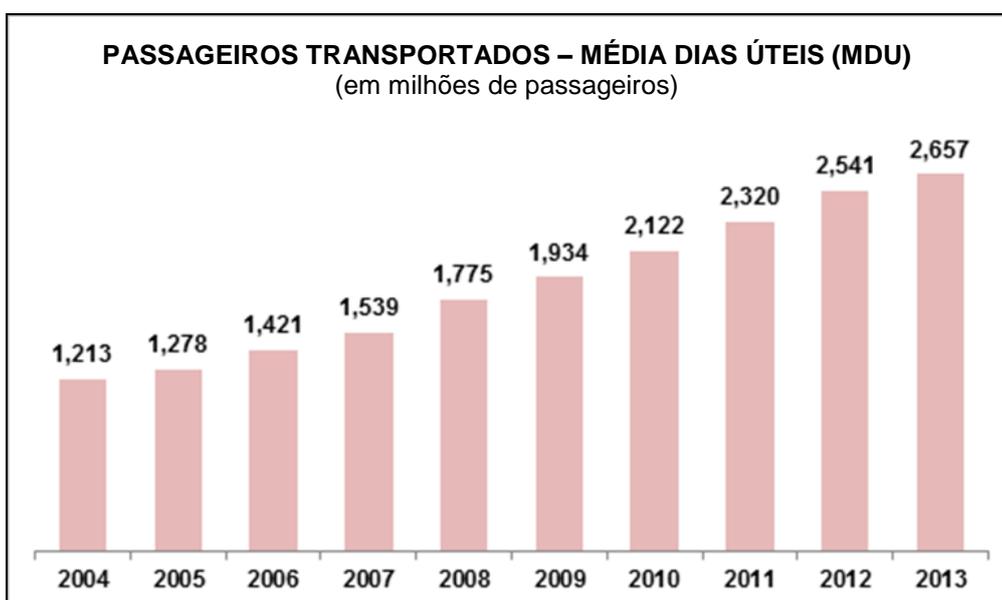
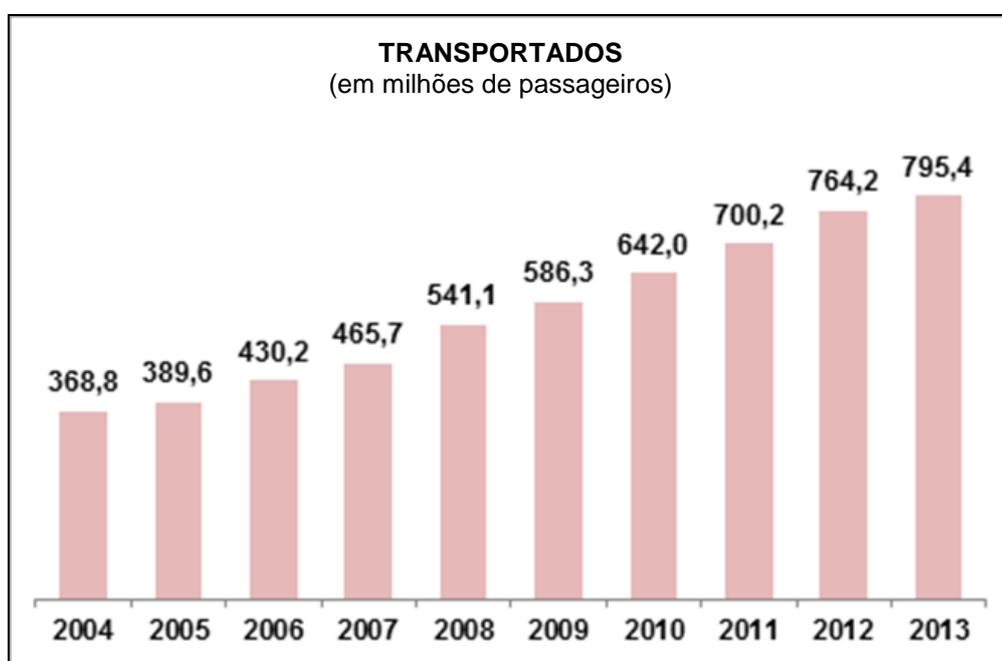
- Que a atuação da CPTM promove um conjunto de benefícios socioambientais usufruídos pela sociedade, que podem ser valorados economicamente? E que esses benefícios, decorrentes da redução de acidentes, de tempos de viagem, da emissão de poluentes, do consumo de combustível, entre outros, representaram ganhos, em 2013, na ordem de R\$ 6,7 bilhões? Tal valor permite dar a dimensão de qual seria o custo adicional arcado pela sociedade caso a CPTM não existisse.

## DESEMPENHO OPERACIONAL

---

### OPERAÇÃO

A CPTM transportou 795,4 milhões de passageiros em 2013, um incremento de 4,1% em relação a 2012. A média de transporte nos dias úteis cresceu em 4,6%, ficando em 2,7 milhões, atingindo em 6 de dezembro a marca de 3,03 milhões de passageiros transportados, recorde histórico da Companhia.



A modernização da CPTM está em andamento em várias frentes de trabalho, destacando-se a implantação de novos sistemas de sinalização, recapitação dos sistemas elétricos, construção de novas estações, reforma e adaptação à Lei de Acessibilidade das demais estações existentes, além da expansão e renovação da frota de trens. O objetivo de todo esse trabalho é capacitar a CPTM para prestar serviço de qualidade ao usuário, com intervalo entre trens da ordem de 3 minutos, em todas as linhas. Entretanto, para atingir esse objetivo, há necessidade da operação comercial conviver, por um período, com obras simultâneas em vários sistemas com consequentes transtornos e reduções de velocidade dos trens.

O aumento sistemático de passageiros transportados, observado nos últimos anos, foi possível em razão das melhorias nas estratégias operacionais e no recebimento de novos trens. Entretanto, atualmente, a capacidade dos sistemas implantados está próxima do seu limite físico, não permitindo novos ganhos. Isto ocorre em especial no sistema de sinalização e energia, que não permite a operação em intervalos entre trens muito menores aos praticados atualmente. As melhorias planejadas somente serão efetivas com a implantação dos novos sistemas contratados e em obras.

Assim, registramos que a oferta média de lugares em dias úteis global da CPTM sofreu uma redução de cerca de 1% na comparação entre os meses de dezembro dos anos 2012 e 2013. Cabe observar que no mês de dezembro de 2013 tivemos dois feriados importantes com dias úteis intercalados, que tiveram ofertas ajustadas às demandas muito baixas e também interferiram no desempenho do indicador.

As ações empreendidas, voltadas à melhoria das condições de circulação e ao conforto, envolvendo as 6 Linhas, têm contribuído para a melhoria da qualidade do serviço ofertado aos usuários, em particular, quanto aos atributos Regularidade, Confiabilidade, Segurança Operacional e Conforto. Entre as principais ações, destacam-se a entrada em operação das estações São Miguel Paulista e Vila Aurora e as obras de melhorias nas demais estações das linhas 7, 8, 11 e 12.

A CPTM adota várias ações operacionais para melhorar o fluxo de usuários e o conforto de embarque nas estações. As operações especiais são as seguintes:

### **1. Operação Plataforma**

Consiste na movimentação do Corpo Técnico-Operacional integrada (Estação e Segurança), alinhada à faixa amarela nas estações, à frente dos usuários, com o objetivo de auxiliar na redução dos conflitos de embarque/desembarque e no fechamento de portas, melhorando a regularidade e segurança do Sistema, zelando



pela observância da faixa e proporcionando a visibilidade da equipe. A implementação deste programa propicia também a educação do usuário, favorecendo mais ainda a segurança operacional.

## 2. Embarque melhor

A ação consiste em organizar o fluxo de usuários para embarque conforme sua ordem de chegada, através de posicionadores que demarcam o número de pessoas que deverão embarcar. A operação permite a entrada de aproximadamente 480 pessoas, em cada trem, de maneira gradual. Embarcam por vez de 13 a 15 pessoas, de acordo com a posição, em cada porta. Os demais usuários embarcam em seguida. Cada direcionador de fluxo dos oito carros têm posicionadores no chão que demarcam o número de pessoas que deverão entrar.



## 3. Embarque sentado

A operação consiste na entrada de usuários no primeiro carro dos trens, de acordo com a chegada à plataforma. Sua organização é através de sinalização de piso com segregação de direcionadores móveis controlados por empregados operacionais. Este modelo se tornou necessário pela grande demanda de espera dos usuários na estação Osasco, na Linha 9. Objetiva garantir ao usuário a prioridade de embarcar sentado nos primeiros carros, de acordo com sua ordem de chegada na plataforma da estação terminal, no horário de maior movimento, de segunda a sexta. Permite que as primeiras 40 pessoas que embarcam no primeiro carro de cada trem façam a viagem sentadas.



## 4. Embarque preferencial

A operação garante o embarque com mais conforto, nos horários de pico, aos usuários que se enquadram nas categorias das Pessoas com Deficiência (PCD) e Pessoas com Mobilidade Reduzida (idosos, gestantes e usuários com crianças) no primeiro carro de cada trem.



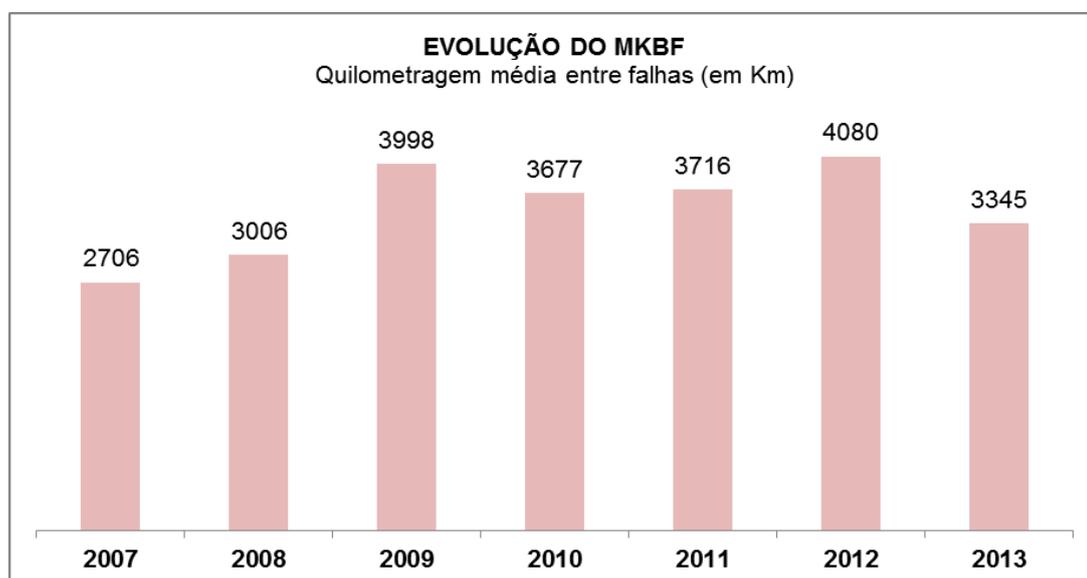
## 5. Desembarque com mais segurança

A ação tem o objetivo de organizar o embarque e desembarque de usuários nas estações que apresentam os maiores conflitos, oferecendo mais conforto e segurança aos usuários. O desembarque com Mais Segurança disponibiliza uma das portas de cada carro para a saída do trem, que será indicada por avisos ao público, internamente e isolada. Isolamento da plataforma no espaço referente à primeira porta de cada carro no trem. Após o desembarque pela primeira porta de cada carro, é liberada a entrada dos usuários, com menor risco de acidentes e desentendimentos.



## MANUTENÇÃO DE TRENS

A manutenção da frota de trens da CPTM é uma atividade complexa e especializada, realizada com base em política estabelecida, que preconiza a execução de parte das atividades com recursos próprios e parte utilizando processos de terceirização de serviços. De maneira geral, as novas frotas de trens, adquiridas nos últimos anos, têm a manutenção terceirizada e as frotas mais antigas são mantidas com a própria mão-de-obra da CPTM. A política de manutenção é adequada considerando os problemas envolvidos em operar e manter uma frota de trens numerosa e heterogênea. Além disso, também são importantes os aspectos de renovação da frota de trens antigos que estão no limite de vida útil econômica, a expansão da frota frente às demandas crescentes de viagens, assim como as limitações de crescimento impostas ao quadro próprio de empregados da manutenção. A confiabilidade da frota de trens, medida pelo indicador MKBF (quilometragem média entre falhas), apresenta a seguinte série histórica:



O indicador de confiabilidade sofreu certa queda, pois no ano de 2013 venceram os contratos de serviços de manutenção dos trens aferidos por desempenho. Novos contratos entraram em vigor e, durante o período de adaptação das novas equipes, houve perda de eficiência no processo de manutenção. Nos meses de novembro e dezembro de 2013 essa tendência foi revertida, mostrando que o indicador MKBF irá retornar ao crescimento em 2014. Em dezembro o indicador atingiu a marca mensal de 4.431 Km, 32% superior ao MKBF do ano 2013, que foi 3.345 Km.

## **MANUTENÇÃO DE INSTALAÇÕES FIXAS**

A CPTM, como parte da política de manutenção das Instalações Fixas, investiu nos últimos anos na modernização de seu parque de máquinas especializadas para manutenção ferroviária. Essas modernas máquinas auxiliam na redução dos tempos de atuação de manutenção, em especial nos sistemas da via permanente de circulação e rede aérea de alimentação elétrica dos trens, além de conferir qualidade ao serviço realizado com máxima segurança dos empregados envolvidos.

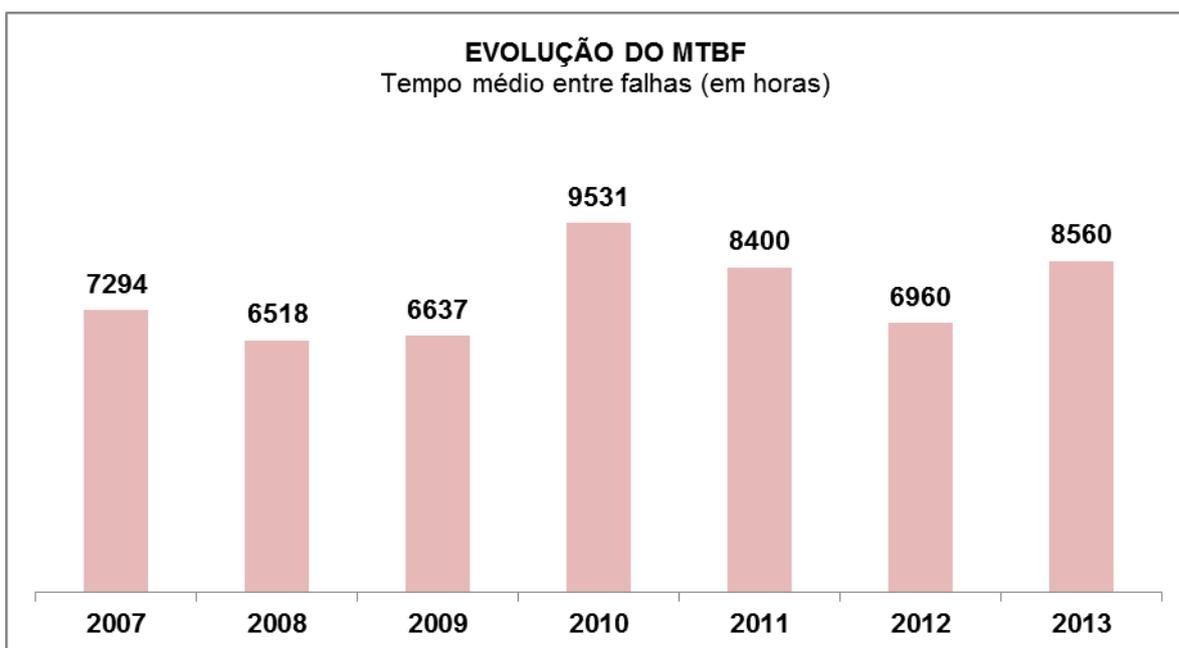
A redução dos intervalos entre trens (*headway*) e a expansão do horário de operação comercial têm limitado cada vez mais os horários disponíveis para intervenções nas linhas pelas equipes de manutenção, daí a necessidade de equipamentos mais eficientes para o cumprimento dos programas de manutenção.

As principais marcas de produção nas Instalações Fixas foram a substituição de 31.520 metros de trilhos, 9.751 unidades de dormentes e execução de 172.149 metros de correção geométrica. No sistema de rede elétrica aérea foram substituídos 9.485 metros de fio de contato e 1.425 metros de cabo mensageiro.

No sistema de sinalização foram mais de 889 intervenções nos aparelhos de mudança de vias, garantindo melhor desempenho e segurança operacional, além de toda a programação preventiva no Centro de Controle Operacional e nos equipamentos distribuídos ao longo de suas vias.

Nos demais sistemas das Instalações Fixas, também foram realizados trabalhos e intervenções significativas, que garantiram desempenho operacional, com resultados satisfatórios na realização da prestação do serviço de transporte e segurança nas viagens realizadas.

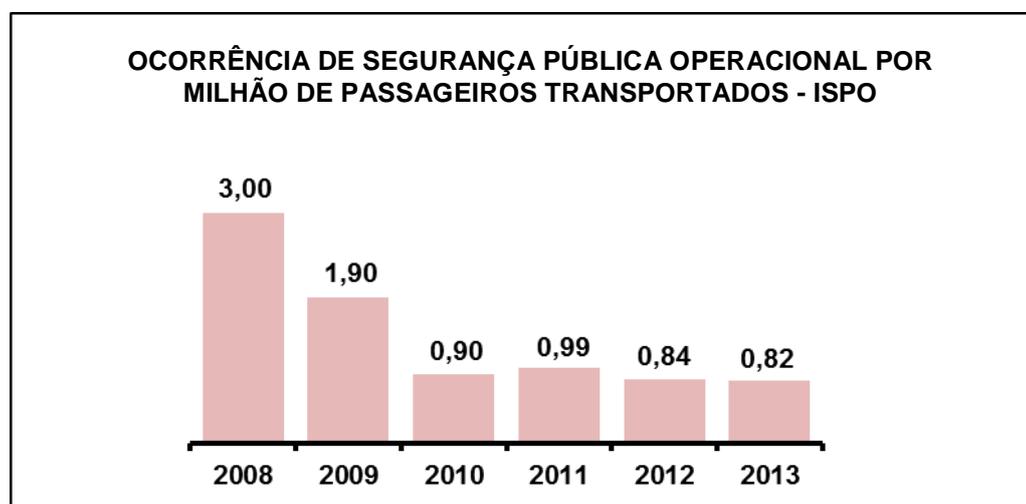
Em relação ao indicador de desempenho das Instalações Fixas, o Tempo Médio entre Falhas (MTBF), apresentamos o seguinte resultado:



Como podemos ver, foi obtida uma melhora de aproximadamente 23% em relação ao registrado em 2012.

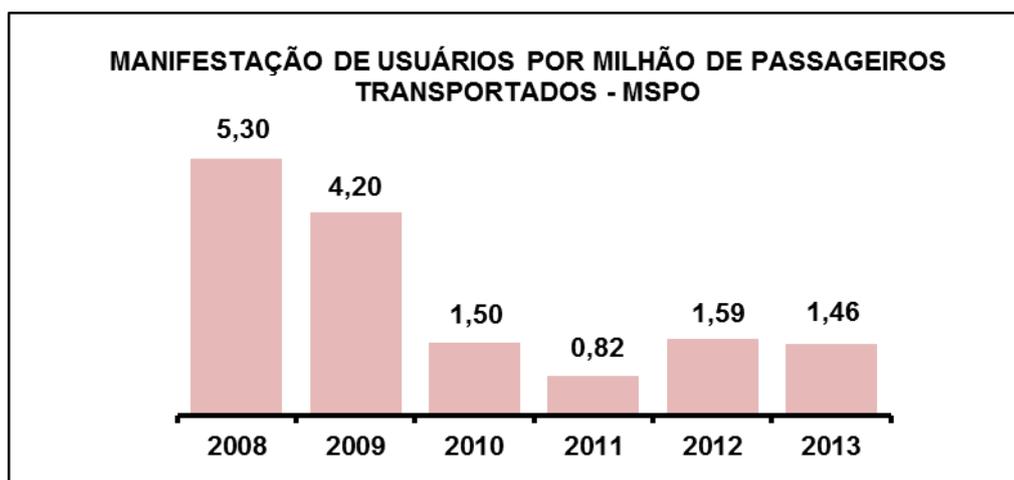
## SEGURANÇA PÚBLICA OPERACIONAL

Durante o ano de 2013, seguindo as estratégias baseadas na gestão com foco no usuário, a CPTM elevou ainda mais o padrão de qualidade e produtividade do Corpo de Segurança, no ciclo de prestação de serviços de transporte. Isso proporcionou a redução de infrações administrativas e delitos no interior das estações e dos trens, mesmo diante da crescente demanda de usuários, favorecendo a percepção de segurança nas dependências das estações e dos trens.



FONTES: SICOM

Os resultados das medidas operacionais implantadas são avaliados por indicadores de Gestão: Ocorrências de Segurança Pública Operacional por Milhão de Passageiros Transportados (ISPO) e Manifestações de Usuários por Milhão de Passageiros (MSPO), ambos com quedas expressivas e consistentes, seguindo uma tendência descendente desde 2008, demonstrando a efetividade das medidas adotadas. Destaque para o recorde histórico do ISPO registrado em 2013.

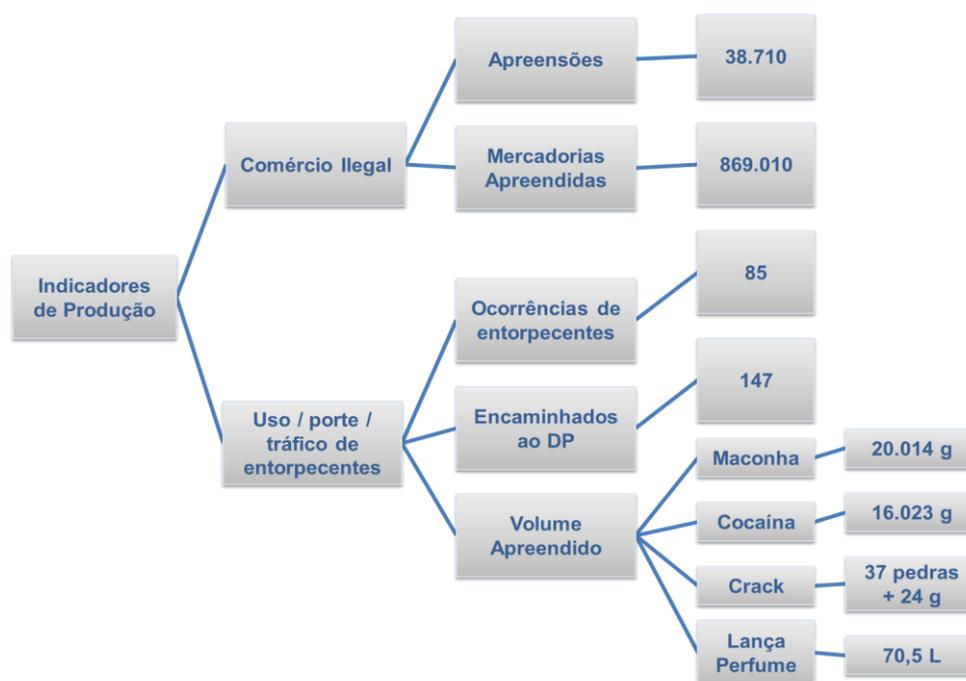


FONTE: SAU

Foram encaminhadas 944 pessoas aos Distritos Policiais, em decorrência de operações com efetivo próprio ou em conjunto com os órgãos de Segurança Pública do Estado, algumas delas estratificadas a seguir:

Agressão/ Lesão Corporal	107
Porte de Entorpecentes	97
Outras ocorrências com o usuário	69
Furto ao Usuário - Tentativa	64
Vandalismo	59
Averiguação	56
Uso / Tráfico de Entorpecentes	50
Ambulante na Estação / Trem	43
Ameaça	34
Importunação Ofensiva ao Pudor	33
Ato Infracional	21
Embriaguez	16
Ato Obsceno	13
Furto de Cabos - Tentativa	13
Furto de material da CPTM - Tentativa	13
Desacato	12
Furto ao Usuário	11
Roubo ao Usuário - Tentativa	10

## FLUXOGRAMA DE INDICADORES DE PRODUÇÃO



O serviço Disque-Denúncia se consolidou como importante veículo de comunicação entre a CPTM e usuários, que passaram a interagir efetivamente com a empresa, colaborando decisivamente para a melhoria das condições gerais de segurança do Sistema. Segue um quadro com a participação dos usuários:

DISQUE DENÚNCIA - ANO												
CLASSIFICAÇÃO	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%
Poluição sonora	18	6,9%	1.178	21,6%	2.183	25,4%	4.620	27,1%	4.580	21,6%	3.525	16,4%
Ambulantes	65	25,1%	1.206	22,1%	1.274	14,8%	2.202	12,9%	3.204	15,1%	3.311	15,4%
Comp usuário	26	10,0%	879	16,1%	1.589	18,5%	2.879	16,9%	3.156	14,9%	3.843	17,9%
Pregação	30	11,6%	320	5,9%	261	3,0%	387	2,3%	747	3,5%	697	3,2%
Outros	120	46,3%	1.874	34,3%	3.294	38,3%	6.957	40,8%	9.529	44,9%	10.111	47,1%
<b>Total / Ano</b>	<b>259</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.457</b>	<b>100,0%</b>	<b>8.601</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.045</b>	<b>100,0%</b>	<b>21.216</b>	<b>100,0%</b>	<b>21.487</b>	<b>100,0%</b>
S.A.U.	31	12,0%	386	7,1%	414	4,8%	556	3,3%	688	3,2%	738	3,4%
S.M.S.	228	88,0%	5.071	92,9%	8.187	95,2%	16.489	96,7%	20.528	96,8%	20.749	96,6%

DISQUE DENÚNCIA - MÊS / 2013												
CLASSIFICAÇÃO	jan/13	fev/13	mar/13	abr/13	mai/13	jun/13	jul/13	ago/13	set/13	out/13	nov/13	dez/13
Poluição sonora	343	298	338	260	231	295	257	295	353	272	254	329
Ambulantes	306	216	267	205	235	287	289	245	318	321	318	304
Comp usuário	270	302	306	270	358	335	307	278	348	366	345	358
Pregação	71	32	50	51	52	63	66	47	103	65	52	45
Outros	722	746	712	654	863	801	972	957	954	890	909	931
<b>Total / Mês</b>	<b>1.712</b>	<b>1.594</b>	<b>1.673</b>	<b>1.440</b>	<b>1.739</b>	<b>1.781</b>	<b>1.891</b>	<b>1.822</b>	<b>2.076</b>	<b>1.914</b>	<b>1.878</b>	<b>1.967</b>
S.A.U.	38	42	47	44	52	37	59	79	78	70	77	115
S.M.S.	1.674	1.552	1.626	1.396	1.687	1.744	1.832	1.743	1.998	1.844	1.801	1.852

## DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

A execução do orçamento do ano de 2013 foi prejudicada pela indefinição a respeito da aplicação do reajuste das tarifas do transporte metropolitano.

Considerando a estrutura de custos para a manutenção do padrão de serviços do Sistema de Trens Metropolitanos e do Sistema Metroviário, e conseqüente equilíbrio operacional e tarifário de todo o “Sistema Integrado de Transporte de Passageiros”, a tarifa foi reajustada por meio da Resolução STM-37, de 29 de maio de 2013, a vigorar a partir de 2 de junho subsequente, passando a tarifa básica (Bilhete Unitário) de R\$ 3,00 para R\$ 3,20.

Contudo, a referida tarifa vigorou apenas por 22 dias, e por decisão governamental de reduzir o valor das tarifas do Sistema Metroferroviário, a tarifa atual vigente foi novamente estabelecida por meio da Resolução STM nº 72, de 21 de junho de 2013, voltando ao valor básico (Bilhete Unitário) de R\$ 3,00.

Este fato exigiu a tomada de providências objetivando evitar a ocorrência de um desequilíbrio maior na execução orçamentária do exercício, como a busca de recursos complementares e a manutenção de um rígido monitoramento dos gastos, sem que se perdesse o foco na qualidade dos serviços prestados aos usuários.

O quadro a seguir registra os resultados econômico-financeiros alcançados pela CPTM no exercício de 2013, bem como os registrados nos dois exercícios anteriores.

### RECEITAS/CUSTOS-DESPESAS – R\$ milhões

INDICADOR	2011	2012	2013
<b>Receita Operacional Bruta</b>	<b>1.467,9</b>	<b>1.704,4</b>	<b>1.993,1</b>
Tarifária/Metropolitano	1.016,2	1.113,8	1.158,9
Tarifária/Expresso Turístico	0,3	0,3	0,3
Demais Operacionais	54,9	52,8	61,7
Subvenção Econômica	396,5	537,5	772,2
<b>Custos e Despesas</b>	<b>1.615,0</b>	<b>1.829,5</b>	<b>2.376,8</b>
Com Operação	718,0	782,4	844,7
Com Manutenção	638,6	676,0	778,8
Despesas Administrativas	258,4	371,1	753,3

FONTE: BALANÇO 2013

## A RECEITA OPERACIONAL DA CPTM

### 1. Receita operacional bruta

A receita operacional bruta da CPTM, constituída pela receita operacional própria e pela subvenção econômica concedida pelo Governo do Estado de São Paulo, atingiu a cifra de R\$1.993,1 milhões, no exercício de 2013, superando em 16,9% aquela verificada no exercício de 2012.

O resultado foi bastante influenciado pelo aumento da subvenção econômica repassada pelo Tesouro do Estado, como forma de compensação financeira pela não aplicação do reajuste tarifário anual previsto para o exercício de 2013.

A receita própria da CPTM, composta pelos recursos provenientes da venda de viagens do transporte metropolitano, pela receita do Expresso Turístico e pelas demais receitas operacionais, estas não ligadas diretamente ao transporte de passageiros (exploração comercial do patrimônio, permissão para utilização das suas linhas férreas e outras), experimentou um incremento de 4,6 % no comparativo entre 2012 e 2013.

A receita tarifária, que por sua vez é gerada pelo transporte metropolitano de passageiros, teve uma variação positiva de 4% em relação à registrada em 2012, resultante do aumento do número de passageiros pagantes (3,65%), já que o reajuste tarifário previsto, que era da ordem de 6,67%, acabou não sendo praticado, o que ocasionou uma perda de recursos.

Este fato fez com que a receita tarifária por passageiro pagante apurada (R\$ 2,69), mantivesse, praticamente, o mesmo patamar atingido em 2012, que foi de R\$ 2,68, o mesmo acontecendo com a receita média por passageiro transportado, que se fixou nos mesmos R\$ 1,46 apurados em 2012.

### 2. Outras receitas não tarifárias

As demais receitas, não vinculadas ao transporte de passageiros, contribuíram com R\$ 61,7 milhões para a soma total de entradas de recursos, representando um acréscimo de 16,9% em comparação com o valor obtido em 2012.

Os segmentos mais representativos na geração dessas receitas foram: permissão de uso das linhas férreas da CPTM para transporte de carga e para travessias subterrâneas (R\$ 28,4 milhões); cobrança de comissão dos credenciados pela comercialização do Bilhete Único (R\$ 8,3 milhões); cessão de espaços para instalação de estabelecimentos comerciais nas Estações (R\$ 8,8 milhões); concessão de espaços para publicidade (R\$ 5,8 milhões) e venda de materiais inservíveis e sucatas (R\$ 7,5 milhões).

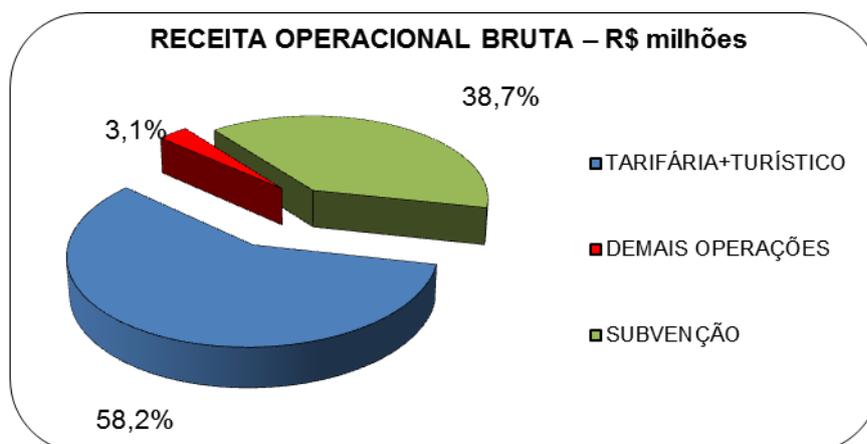
### 3. Subvenção econômica

A contribuição do Tesouro do Estado, na forma de subvenção econômica, cresceu 43,7% em relação àquela concedida em 2012. A participação da subvenção na receita operacional bruta subiu de 31,5% para 38,7%, em 2013.

A elevação do montante do repasse de recursos do Governo Estadual para a CPTM gerou um substancial acréscimo na relação subvenção econômica/passageiro transportado que passou de R\$ 0,70, em 2012, para R\$ 0,97, em 2013 (acréscimo de 38,6%).

A receita média por passageiro transportado, apurada com base na soma da receita tarifária com a subvenção econômica, dividida pelo número de passageiros transportados, resultou no valor de R\$ 2,43/passageiro, que é 22% menor que o custo estimado por passageiro transportado, que foi de R\$ 3,11/passageiro.

Ou seja, para cobrir o custo seria necessária a complementação de R\$ 0,68, por passageiro.



### TRANSFERÊNCIAS DO TESOIRO PARA INVESTIMENTOS

Além dos recursos destinados ao custeio da Companhia, durante o exercício de 2013, o Tesouro do Estado fez transferências, a título de “Aportes de Capital”, no montante de R\$ 681,4 milhões, para a execução do Programa de Investimentos, valor esse que será apropriado como adiantamento para aumento de capital.

## **GRATUIDADES LEGAIS E TRANSFERÊNCIAS GRATUITAS**

O número de usuários que, com base em dispositivos legais ou regulamentares, acessaram o Sistema da CPTM de forma não onerosa (idosos, pessoas portadoras de deficiências, desempregados e outros) atingiu a 25,5 milhões, o que representou uma renúncia de receita da ordem de R\$ 68,3 milhões, considerando-se a tarifa média por passageiro pagante de R\$ 2,69. Nesse valor não estão consideradas as denominadas transferências gratuitas de passageiros, externas (Metrô) e internas (entre linhas da CPTM), bem como as viagens não tarifadas (de serviços) que corresponderam a 339,2 milhões de passageiros transportados.

## **CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS**

Como decorrência das intervenções que vêm sendo realizadas em todas as linhas da CPTM, bem como do aumento da frota de material rodante da Companhia, houve uma melhora significativa da qualidade dos serviços e uma elevação na oferta de lugares permitindo a absorção de parte da demanda reprimida de passageiros.

O alto nível de demanda é explicado pelo fato do transporte ferroviário se constituir na forma mais rápida e eficiente de deslocamento entre as localidades situadas na área de influência da Companhia. O crescimento da procura pelo trem, também continua sendo influenciado pela ampliação do sistema de integração tarifária que reduziu os custos para os usuários com o transporte e facilitou os deslocamentos.

Os gastos decorrentes da operação e manutenção do Sistema atingiram, em 2013, a soma de R\$ 1.623,5 milhões, superando em 11,3% àqueles registrados em 2012, correspondendo a 81,5% da receita operacional bruta.

### **1. Custos de Operação do Sistema**

Os custos com a operação do Sistema aumentaram 8%, em relação a 2012, tendo atingido o montante de R\$ 844,7 milhões.

Em 2013, houve elevação do número de viagens em 11 mil, bem como a redução do intervalo entre trens. Era de se esperar a ocorrência de um impacto maior sobre o montante dos custos de operação. No entanto, a redução das despesas com o consumo de energia elétrica de tração, decorrente da política de compra do insumo, cerca de R\$ 30 milhões, evitou que o impacto sobre os custos fosse maior.

Entre os itens mais expressivos dos gastos com a operação se destacam: pessoal – que consumiu 52% dos recursos – e os serviços de terceiros, com maior significado para os serviços de vigilância e limpeza das estações, que registraram a marca de 22% sobre o valor total gasto.

## **2. Custos de Manutenção do Sistema**

Os reflexos da aceleração do volume de atividades se fizeram sentir também nos trabalhos de manutenção do Sistema, o que ocasionou uma elevação dos custos para R\$ 778,8 milhões, 15,2% acima do que foi registrado nessa rubrica em 2012.

Com este nível de gastos e o aumento da produtividade dos serviços, a área de manutenção conseguiu realizar as intervenções programadas para atender o nível da oferta de transporte do ano.

Os dois itens que mais pesaram nos custos de manutenção do Sistema foram: pessoal, com R\$ 293,1 milhões e manutenção terceirizada, R\$ 302,8 milhões, os quais somados foram responsáveis por 76,5% dos gastos da rubrica.

## **DESPESAS ADMINISTRATIVAS**

As despesas administrativas, por outro lado, registraram um incremento significativo em relação ao valor contabilizado em 2012, tendo sido registrado o montante de R\$ 753,3 milhões, no exercício, o que representa uma variação de 103%.

As provisões realizadas foram as grandes responsáveis pelo elevado valor apontado nessa rubrica – R\$ 431,4 milhões, com destaque para as contingências atuariais ligadas ao Fundo de Previdência REFER, que tem a adesão de empregados egressos da CBTU – R\$ 213 milhões – e as efetuadas para amparar os processos de natureza trabalhista – R\$ 213 milhões.

Essas provisões, no exercício de 2012, somaram pouco mais de R\$ 33 milhões, as quais acrescidas às cíveis e às previdenciárias totalizaram R\$ 86,7 milhões naquele ano.

Esse aumento de cerca de 400% nas provisões impactou fortemente e de forma negativa o resultado do exercício.

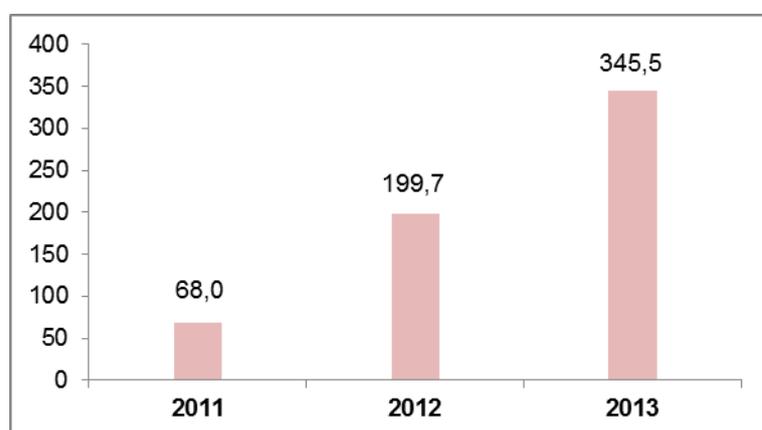
## RESULTADOS

### 1. Operacional Bruto

O resultado operacional bruto do exercício de 2013 apresentou um crescimento de 73% em relação ao exercício anterior, alcançando a cifra de R\$ 345,5 milhões, o que corresponde a um aumento de R\$ 145,8 milhões no comparativo com 2012, quando o resultado atingiu R\$ 199,7 milhões.

A melhoria do resultado pode ser justificada pelo fato de os custos operacionais terem crescido em proporção menor (11,3%) do que a receita operacional líquida (18,8%) auferida, sem afetar o desempenho das áreas de operação e manutenção.

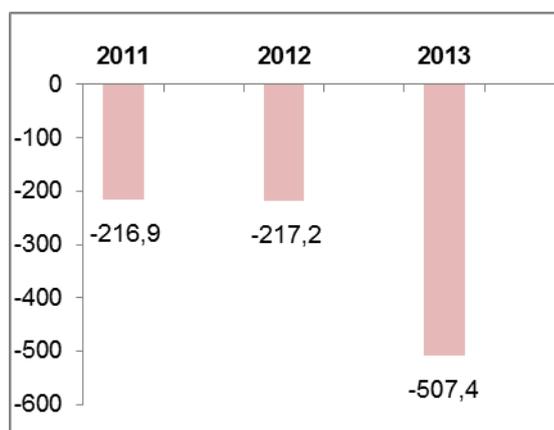
**RESULTADO OPERACIONAL BRUTO – Em R\$ milhões**



### 1. Do Exercício

O balanço da Companhia, mais uma vez, foi encerrado com prejuízo, tendo sido apurado um valor de R\$ 507,4 milhões, 133,6% superior ao registrado em 2012 (R\$ 217,2 milhões).

**RESULTADO DO EXERCÍCIO – Em R\$ milhões**



Como ressaltado nos comentários sobre a rubrica “Despesas Administrativas”, o resultado negativo foi fortemente influenciado pelas provisões realizadas – cujo montante atingiu a R\$ 431,4 milhões – e pela depreciação/amortização, R\$ 194,6 milhões, as quais possuem natureza eminentemente econômica, não causando impacto de ordem financeira.

<b>RESULTADO FINANCEIRO DO EXERCÍCIO - R\$ milhões</b>				
ANO	RESULTADO DO EXERCÍCIO	DEPRECIÇÃO/AMORTIZAÇÃO	PROVISÕES	RESULTADO FINANCEIRO
<b>2011</b>	-216,9	223,7	1,3	8,1
<b>2012</b>	-217,2	226,8	86,7	96,3
<b>2013</b>	-507,4	194,6	431,4	118,6

Se forem expurgadas as cifras registradas nessas contas, constatar-se-á que o resultado financeiro do exercício de 2013 se fixou num patamar positivo de R\$118,6 milhões, 23,2% superior ao de 2012.

## ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO CORPORATIVO

A evolução de estratégias e práticas de gestão permitiu que em 2013 fosse consolidada, definida e aprovada pela Diretoria Colegiada a proposta de Missão, Visão, Objetivos Empresariais, Carta de Valores e Princípios Éticos da CPTM, com a determinação de divulgação em 2014, entre gestores, empregados, terceiros, fornecedores e parceiros, para o balizamento de atitudes e comportamentos.

### 1. Missão

Prestar serviço de transporte público propiciando mobilidade urbana com excelência e segurança.

### 2. Visão

Ser referência nacional em transporte público.

### 3. Objetivos Empresariais

- ♦ Promover crescente elevação de padrão na qualidade de serviço.
- ♦ Alcançar sustentabilidade financeira e autonomia gerencial.
- ♦ Aperfeiçoar-se nas relações com o meio ambiente e de inserção urbana.
- ♦ Desenvolver cultura organizacional corporativa com sinergia e base ética.
- ♦ Aprimorar seu modelo gerencial visando ao contínuo aperfeiçoamento da administração.

### 4. Carta de Valores

- ♦ **Comprometimento e Respeito:** buscar sinergia com o outro no exercício das atividades diárias, considerando o ser humano, o bem público, a sociedade e o meio ambiente.
- ♦ **Paixão e Companheirismo:** trabalhar com entusiasmo e senso de pertencimento, praticando a cordialidade nas relações interpessoais e o apoio mútuo.
- ♦ **Trabalho Integrado e Cooperação:** estar dedicado à própria atividade e coeso no trabalho em equipe, compartilhando conhecimento, experiências e melhores práticas.
- ♦ **Modernidade e Dinamismo:** buscar a vanguarda, respondendo às demandas com celeridade.

- ♦ **Excelência e Resultado:** crescer em exigência de qualidade profissional, praticando planejamento em todos os níveis, de modo a cumprir metas e atingir os resultados esperados.
- ♦ **Transparência e Integridade:** desempenhar atividades conforme procedimentos normativos atuando com coerência e retidão.
- ♦ **Inovação e Desenvolvimento:** buscar o aprimoramento contínuo na solução de problemas com espírito crítico e empreendedor.
- ♦ **Competência e Segurança:** atuar com qualidade, eficiência e tempestividade, na prestação de serviços, em total comprometimento com a segurança de empregados e usuários.
- ♦ **Apresentação e Imagem:** estar consciente da representação inerente ao vínculo com a empresa, buscando harmonia entre as características pessoais de caráter visual, de qualidade verbal e de comportamento social.

## 5. Princípios Éticos que regem gestores e empregados na CPTM

- ♦ Conhecer, compreender e atuar em sintonia com a Missão, Visão e Carta de Valores da CPTM.
- ♦ Defender os interesses da empresa fazendo prevalecer a lisura e a transparência dos processos com cumprimento das normas e da lei.
- ♦ Praticar eficiência na conduta profissional, zelar pelo patrimônio público e pelo melhor uso de recursos, preservando a imagem e a confiabilidade da instituição e dos profissionais que a integram.
- ♦ Resguardar a integridade de documentos, informações e dados da empresa, confidenciais ou não, protegendo sua utilização de usos indevidos.
- ♦ Agir com respeito, responsabilidade e dignidade no relacionamento interpessoal com terceiros e colegas de trabalho, demonstrando correção de atitude, objetividade e discernimento no processo de tomada de decisão, na prestação de serviço e na vida profissional.
- ♦ Abster-se da utilização de cargo, função, posição e relacionamentos com clientes, fornecedores, prestadores de serviços, parceiros e concorrentes com o intuito de influenciar decisões, facilitar negócios, auferir vantagens ou favorecimentos pessoais ou para terceiros.

A condição para declarar a Carta de Valores e Princípios Éticos decorreu do seguinte fluxo de desenvolvimento instalado na CPTM:





## PPR – PROGRAMA DE PARTICIPAÇÃO EM RESULTADOS

O cumprimento das metas previstas para 2012, conforme demonstrações abaixo, permitiram que em março de 2013, os empregados recebessem a remuneração variável decorrente dos indicadores de desempenho coletivo e individuais apurados:

QUADRO RESUMO DO PPR - 2012						
INDICADORES	META PPR - 2012		RESULTADO 2012	ATINGIMENTO	PESOS (%)	PAGAMENTO
	MÍNIMA	MÁXIMA				
REGULARIDADE	93,00%	94,00%	93,90%	90,00%	10%	9,00%
INTERVALO ENTRE TRENS	6,3	5,9	6,17	32,50%	10%	3,25%
SATISFAÇÃO DO USUÁRIO	65	69	58	0%	30%	0,00%
CUSTO UNITÁRIO POR CARRO	9,6	8,35	7,7	100%	30%	30,00%
INVESTIMENTO	Publicação de Editais / Entrega de Obras até 31 de dezembro de 2012					
Edital 1 – Extensão do trecho Grajaú/Varginha			Concluído	100%	5%	5,00%
Edital 2 – Trecho entre Engº Goulart/Guarulhos			Concluído	100%	5%	5,00%
Obra – novas Subestações de Energia de Jandira – Linha 8 e Guaianazes – Linha 11			Concluído	100%	5%	5,00%
Modernização – Conclusão do novo CCO da Linha 8			Concluído	100%	5%	5,00%
<b>PERCENTUAL DA FOLHA NOMINAL DE SALÁRIOS PARA PAGAMENTO PPR-2012</b>						<b>62,25%</b>

Ao mesmo tempo foram traçados os indicadores, os pesos e as metas para o PPR 2013, cujo resultado, a ser creditado em 2014, está demonstrado no quadro a seguir:

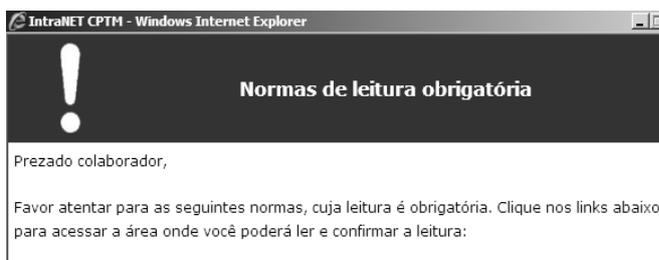
QUADRO RESUMO DOS INDICADORES, PESOS E METAS						
INDICADORES		PESO	META PPR - 2013		RESULTADO	%
			Linha de base	META		
Econômico Financeiro	Custo Unitário por Carro.km (em R\$)	20%	9,38	8,64	10,73	0,00%
	Receita não Operacional	5%	42.640	54.170	88.968	5,00%
Satisfação do Usuário	Satisfação do Usuário	25%	58%	61%	69,5%	25,00%
Planejamento Estratégico	Entrega da Estação de Franco da Rocha	5%	Entrega até dezembro/2013		não	0,00%
	Entrega da Estação de São Miguel Paulista	5%	Obra concluída e entregue em 29/07/2013		sim	5,00%
	Entrega da Estação de Vila Aurora	5%	Obra concluída e entregue em 09/09/2013		sim	5,00%
	Implantação do CBTC e conclusão dos testes do Sistema - Linha 8	5%	Entrega até dezembro/2013		não	0,00%
	Intervalo entre Trens	10%	6,25	5,85	6,20	1,25%
	Contratação do Projeto Básico e Executivo do Expresso Jundiaí *	5%	Contratação até dezembro/2013		sim	5,00%
Operacionais	MKBF	10%	4.753	5.390	3.345	0,00%
	Segurança Pública Operacional	5%	1,35	0,85	0,82	5,00%
<b>PERCENTUAL DA FOLHA NOMINAL DE SALÁRIOS PARA PAGAMENTO PPR-2013</b>						<b>51,25%</b>

## OUTRAS REALIZAÇÕES IMPORTANTES

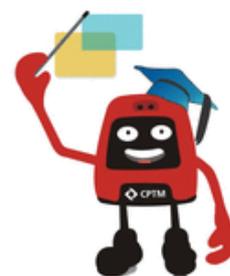
- ♦ O Programa de Gestão de Desempenho, criado internamente, foi implantado de forma piloto em ocupantes de cargos técnicos e de nível superior e preparado para plena implantação em 2014. O Programa treinou 526 gestores para a realização das avaliações e já conta com sistema informatizado de acompanhamento das etapas e da emissão de relatórios gerenciais.
- ♦ A Criação do Comitê da Tecnologia Ferroviária identifica temas e apoia o desenvolvimento contínuo dos empregados, através da disseminação e retenção de conhecimento na área de tecnologia ferroviária, acoplado à realização bimestral do encontro Tecnologia Ferroviária em Foco. Participaram dos encontros representantes do meio acadêmico, especialistas de mercado e empregados com formação em engenharia e arquitetura para debate e troca de conhecimento sobre questões técnicas atuais e futuras. Em 2013, ocorreram 6 encontros com mais de 1.000 participações.



- ♦ A implantação do Sistema “Rh Fale Conosco” – que organiza o tratamento dos assuntos, controla e permite a emissão de relatórios – foi resultado do crescimento da demanda de questões apresentadas por empregados.
- ♦ O RH Fale Conosco respondeu cerca de 1.300 questões apresentadas por empregados. A demanda de mais de 100 manifestações por mês foi determinante para a implantação do sistema.
- ♦ O Sistema Normativo, por demanda das diversas áreas reviu e implantou 26 normas e ainda implantou o sistema de controle e registro da leitura de 6 instrumentos normativos de “leitura obrigatória”. Os empregados recebem avisos automáticos, até que façam as respectivas leituras.



- ♦ A 2ª edição do Programa Profissional em Destaque teve a adesão de 679 empregados que, de forma individual ou em grupos, produziram 221 ações de melhoria, 151% a mais do que os registrados na edição anterior.
- ♦ No Portal do Conhecimento foi incluída área para tecnologia ferroviária, onde se encontram trabalhos técnicos, atas das reuniões periódicas do comitê da tecnologia, resumos e sínteses dos encontros Tecnologia Ferroviária em Foco, conteúdos abertos à consulta e estudo de todos os empregados interessados em aprender.



Além disso, a ampliação da familiaridade dos empregados com a navegação no Portal do Conhecimento fez com que tivéssemos 3.607 registros de inscrições nos diversos cursos *on-line* disponibilizados. Os mais procurados foram os cursos de inglês (1.150 inscritos) e os de microinformática (890 inscritos).

## ESTRATÉGIAS DE GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

### 1. Incremento no Quadro de Vagas

- ♦ Extensão da Linha 8 – Diamante – Estação Vila Aurora e Linha 7 – Rubi – Estações Amador Bueno e Santa Rita: Estudo concluído e encaminhado com pleito de 203 vagas. Recebemos aprovação para 91, a diferença será reapresentada em 2014.
- ♦ Implantação da Linha 13 – Jade – Fase 1 e Extensão Linha 9 – Esmeralda: 873 no total, sendo 567 para a Linha 13 – Jade e 306 para a Linha 9 – Esmeralda – Trecho Grajau – Varginha. Estudo concluído a ser encaminhado.
- ♦ Recapacitação do Sistema de Suprimento de Energia: 99 posições no total, sendo 32

destinadas à Rede Aérea e 67 destinadas a Subestações e Cabines Seccionadoras. Estudo concluído a ser encaminhado.

## POSIÇÃO SOBRE O EFETIVO E PROCESSOS DE ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

DISTRIBUIÇÃO DO EFETIVO DE PESSOAL POR ÁREA DE ATUAÇÃO							EFETIVO
POSIÇÃO EM 31/12	ALUNO APRENDIZ	ADMIN.	MANUT.	OPERAC.	PROJETOS	SEGUR.	
2013	135	827	2.710	3.964	131	824	8.591
2012	130	759	2.541	3.779	111	682	8.002

### 2. Admissões e demissões

- ♦ Admissão: 1.054 empregados e 1.039 estagiários
- ♦ Reintegração de empregados por ordem judicial: 4
- ♦ Desligamentos: 469 empregados e 921 estagiários

### 3. Provimento de pessoal, treinamento e desenvolvimento

O provimento de pessoal ocorreu através da abertura de 2 novos concursos públicos e de outros 14 concursos vigentes de anos anteriores. As vagas de encarreiramento foram supridas por seleção interna, com 946 inscrições de empregados e 141 movimentações. Também foram supridas cerca de 750 vagas de estagiários oriundos da FUNDAP e SERT (Programa Jovem Cidadão).

Foram investidos cerca de R\$ 3.187 mil para a realização de atividades de treinamento, reciclagem, atualização, desenvolvimento e educação de empregados.

A distribuição das ações por natureza de programa, quantidade de participações e carga horária está indicada no quadro a seguir:

AÇÕES DE T&D - ANO 2013	PARTICIPAÇÕES	HHT (Homem Hora Treinado)
Integração	1.523	33.194
Formação Específica (Capacita para a função)	987	276.685
Capacitação Geral	7.438	142.849
Treinamentos de Exigência Legal	7.607	113.130
Desenvolvimento Técnico	4.456	30.062
Desenvolvimento Gerencial	872	7.482
Desenvolvimento Organizacional	378	1.700
Desenvolvimento Pessoal	152	981
Pós-graduação	32	4.245
Treinamentos Contratuais	1.503	21.997
Total de T&D	24.948	632.325
Formação Profissional (Cursos Técnicos e de Aprendizagem Industrial pela Escola SENAI/CPTM)	160	62.511
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>25.108</b>	<b>694.836</b>

#### 4. Cursos de formação profissional – convênio CPTM / SENAI

Foram matriculados 69 alunos. Realizações de destaque:

- ♦ Participação do Centro de Formação Profissional no INOVA SENAI. Ex-alunos tiveram a 1ª colocação no INOVA SENAI 2013, apresentando o projeto Sistema de Alerta de Aproximação de Trens (SAAT) – inovação em equipamento de segurança para a realização de trabalhos ao longo das vias.
- ♦ Participação do Centro de Formação Profissional na 16ª edição da Feira Negócio nos Trilhos, com exposição dos temas: “Evolução dos Sistemas de Controle de Tráfego Ferroviário” e “Educação Profissional”.
- ♦ Atualização dos planos de curso. A equipe escolar do Centro de Formação Profissional, juntamente com especialistas da área educacional do SENAI-SP, iniciou a revisão dos planos de cursos técnicos face às modernizações que estão ocorrendo na CPTM, com o incremento das novas tecnologias e alinhamento à determinação do MEC para que os programas passem a formar técnicos em manutenção metroferroviária.



#### 5. Segurança do Trabalho

As atividades relacionadas à conscientização de empregados para a segurança, à inspeção e aos planos de ações para a readequação de ambientes de trabalho totalizaram:

- ♦ 46.233 equipamentos de proteção individual (EPI) entregues para empregados de diversos cargos e áreas.
- ♦ 176 demandas encaminhadas por Comissão Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho tratadas.
- ♦ 2.119 Inspeções Técnicas nos Postos de Trabalho.
- ♦ 206 Programas de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) elaborados e atualizados.

A 17ª Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT) teve como tema “Quando eu não posso...”, apresentando os seguintes resultados:

- ♦ 1.523 empregados estiveram presentes nos locais do evento, 1.562 participaram de Diálogos de Segurança realizados nas 90 estações, 1.582 acessaram a SIPAT ON LINE, utilizando o Portal do Conhecimento.

- ♦ Produção de vídeo de segurança no trabalho, que apresenta os riscos de acidente em relação à eletricidade e a atropelamentos na via, bem como, diretrizes para a prevenção destas ocorrências.
- ♦ Produção de “Manual de EPI on-line”.

As alternativas incrementadas em 2013 permitem apresentar informações preventivas à totalidade dos empregados, buscando atingir a meta da empresa: ZERO ACIDENTE.

## 6. Qualidade de Vida

A IX Semana da Saúde teve como tema “Qualidade do ar também é qualidade de vida”, com os seguintes resultados:

- ♦ 8.262 participantes, sendo 2.282 empregados.
- ♦ Foram realizados 40.000 procedimentos, entre testes de glicemia, avaliação física, orientação nutricional, *quick massage*, orientação previdenciária e atividades com extensão para usuários.



O programa “Qualidade de Vida”, voltado a empregados e familiares, realizou:

- ♦ Programa Família-Empresa, com o tema “A importância do esporte e da prática de atividades físicas para a saúde”, com a participação de 1.454 pessoas, entre empregados e familiares;
- ♦ Programa Família-Empresa, com a Caminhada Parque Villa Lobos, realizada em comemoração ao Dia das Crianças, contou com a participação de 101 pessoas, entre empregados e familiares;
- ♦ O Programa Premium CPTM contou com a adesão de 14 empresas ao programa, totalizando parceria de 141 empresas.
- ♦ Atividades Esportivas:
  - . I e II Torneio Interno de Integração CPTM 2013, com participação de 401 atletas em 10 modalidades;
  - . 66ª edição dos Jogos do SESI, contou com a participação de 151 atletas da CPTM, conquistando o Tricampeonato;
  - . CORPORATE RUN e 89ª Corrida Internacional de São Silvestre, totalizando 111 participações de atletas da CPTM.

## REALIZAÇÕES NA ÁREA DE TI

---

Dando seguimento à política de modernização tecnológica da CPTM, a área de Tecnologia da Informação - TI desenvolveu inúmeras atividades que objetivaram tornar mais ágeis e seguros os processos administrativos e operacionais. Entre as aplicações mais importantes efetuadas são apontadas:

- ♦ A implantação do novo controle de auditorias e sindicâncias;
- ♦ O controle de aquisições e contratações da Diretoria Administrativa e Financeira;
- ♦ O desenvolvimento do controle de processos judiciais;
- ♦ A implantação do módulo Web do controle de arrecadação de passageiros para as estações;
- ♦ A contratação e o início das atividades de implantação do projeto SINGE (ERP) – Sistema Integrado de Gestão Empresarial da CPTM;
- ♦ O desenvolvimento de aplicativo móvel que vai disponibilizar aos usuários da CPTM a situação das linhas, eventos etc;
- ♦ O desenvolvimento do Sistema de Aviso ao Público;
- ♦ A implantação do Sistema de Ponto Eletrônico Real Time;
- ♦ As implantações do Sistema BOM nos Trilhos.

Em relação a Operações e Suporte, destacam-se:

- ♦ A migração de diversas áreas da Companhia para as novas instalações do edifício CIDADE IV;
- ♦ A implantação da Sala Cofre de TI em Presidente Altino;
- ♦ A segregação dos links das estações para melhoria na qualidade dos dados e imagens;
- ♦ A modernização e expansão da plataforma de comunicação unificada CPTM (e-mail, chat etc).

### INCLUSÃO SOCIAL

Interessada em fortalecer a relação com seus usuários e em difundir e participar de atividades relacionadas à educação, cultura, saúde, preservação ambiental e patrimonial, sustentabilidade, mobilidade e inserção urbana e preservação ferroviária, a CPTM desenvolveu, em 2013, ações em parceria com organizações não governamentais, associações e entidades públicas e privadas, além de realizar campanhas educativas e de segurança.

#### 1. Música na CPTM

O programa tem o objetivo de estreitar a relação da Companhia com seus usuários, promover a formação de plateias e apoiar a produção cultural. Para isso, a CPTM transforma as estações em espaços musicais que aproximam público e artistas. Algumas das entidades beneficiadas com a parceria: Casa do Zezinho, Escola de Música Maestro Alfredo D'ella Ricca, Escola de Música do Município de Ribeirão Pires, Colégio POP e CEUS Aricanduva, Tiquatira e Quinta do Céu. Em 2013, o projeto contou com a participação de mais de 1.000 pessoas, inclusive jovens músicos.



#### 2. Piano na Estação

Também com foco na difusão da cultura e formação de plateias, em novembro de 2013, dois pianos coloridos substituíram os dois instrumentos do projeto Piano na Estação, que passaram por manutenção. Aderindo aos preparativos da Copa do Mundo, as estações Luz e São Miguel Paulista ganharam pianos grafitados. Liberados ao público, os pianos foram o centro de ações culturais com grupos de músicos.

#### 3. Rock nos Trilhos

Esta é mais uma iniciativa da CPTM para oferecer atrações culturais e musicais gratuitas aos usuários do Sistema. Promovido desde 2004, ano em que se comemorou o cinquentenário do *Rock'n Roll*, o projeto já abriu espaço para dezenas de bandas e artistas independentes mostrarem seu trabalho.



#### **4. Projeto Galeria de Arte a Céu Aberto - Nos Muros da CPTM**

Criado em maio de 2009, o projeto vem realizando ações de arte urbana e de grafite em estações, áreas administrativas e na Ciclovía Rio Pinheiros, a fim de recuperar e preservar o patrimônio da CPTM, integrando e aproximando o público jovem da Companhia.

#### **5. Livro Livre CPTM**

A proposta do programa é promover o hábito da leitura, alcançando até 2013 a marca de 114 mil livros distribuídos. A 8ª edição do Livro Livre foi realizada entre 29/10 e 01/11/2013, com distribuição de 14 mil exemplares e a utilização de ocupações literárias em 18 estações da CPTM. Nesta edição, os pontos de entrega de livros passaram a servir também como pontos de troca, nos quais as pessoas puderam levar outros itens no ato da doação. O reuso passou a ser uma questão central da ação, valorizando e estimulando a circulação de livros



usados, e com instalações artísticas de suporte construídas com uso de recicláveis. Além da circulação dos livros, o programa incentiva atividades lúdicas, culturais e encontros com autores. As doações de livros para o projeto podem ser feitas durante todo o ano nas estações. As obras doadas são organizadas pela Biblioteca CPTM - Mário Covas, compondo um acervo variado com romances, contos, crônicas e poesias para diversos públicos: crianças, adolescentes e adultos.

#### **6. Desafio Intermodal - Dia Mundial Sem Carro**

Participação e apoio à ação que pretende mostrar as infinitas possibilidades de locomoção nos centros urbanos, a eficiência sustentável de cada deslocamento, além de analisar o desempenho do transporte público ano a ano. Em 2013, o passageiro que utilizou os trens da CPTM e do Metrô fez o trajeto proposto em 32 minutos, reduzindo pela metade o tempo alcançado em 2011.

#### **7. Apoio ao Cinema Nacional**

Mediante a análise de propostas recebidas, a Companhia abre espaços em estações e trens, viabilizando a realização de documentários, curtas e longas metragens, incentivando a produção cinematográfica brasileira.

## 8. Programa de Visitas à CPTM

Realização de visitas monitoradas a grupos de usuários e estudantes, inscritos no site da Companhia, que conheceram a origem da ferrovia em São Paulo, dados operacionais, investimentos, avanços e realizações da CPTM, ao longo de 21 anos, e perspectivas de futuro da Companhia. O programa, além de informar, pretende formar os participantes para o bom uso do trem e mostrar as ações realizadas para melhoria do Sistema.

## 9. Campanhas virais com grande compartilhamento

A campanha Gente que Move São Paulo desenvolveu 8 vídeos, a partir de relatos de usuários e empregados da CPTM sobre a importância do Sistema, que foram divulgados semanalmente pelo *hotsite* da campanha e pelo canal YouTube. Para incentivar a relação dos usuários com o trem, além da criação do perfil da Companhia no Instagram, foram gravadas intervenções de conscientização, alertando sobre o assento preferencial e a faixa amarela. Como parte da campanha, algumas estações receberam, por um período, *wi-fi* gratuito, ativado a partir de resposta à questão “Qual a Companhia de Trens Metropolitanos que ajuda você a mover São Paulo”?



## 10. Campanhas Informativas

Atividades que buscam orientar o usuário sobre inaugurações de obras, melhorias do Sistema, novos serviços, intervenções de manutenção e utilização correta do transporte metroferroviário.

## 11. Campanhas Sociais

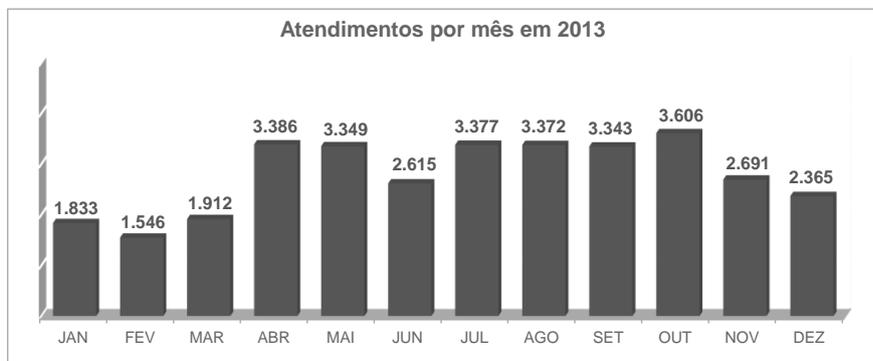
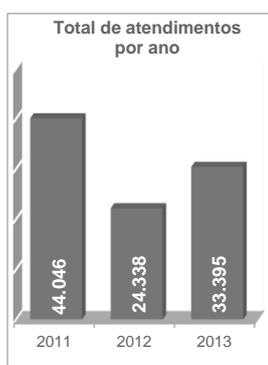
Realizadas ações de saúde e qualidade de vida, em parceria com várias instituições que atuam no setor de saúde e educação.

## CANAIS DE RELACIONAMENTO COM O USUÁRIO

O Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), a área de Relações Institucionais e o Núcleo de Comunicação Digital atuam de forma coordenada com as áreas operacionais da CPTM. O objetivo é melhorar indicadores de desempenho e nortear programas de melhoria constante dos serviços prestados.

## 1. Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU)

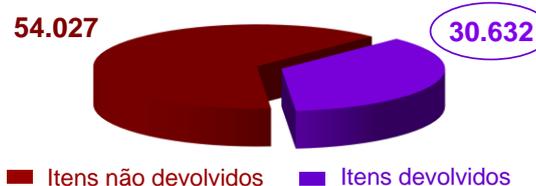
O Serviço de Atendimento ao Usuário é responsável por acolher, cadastrar, tratar e responder às manifestações dos usuários, bem como realizar ações de atendimento diferenciado a usuários especiais. As manifestações recebidas pelo Serviço de Atendimento ao Usuário são cadastradas no Sistema de Gestão de Atendimento ao Usuário (GAU), ferramenta desenvolvida para permitir a otimização do processo, a geração de protocolo numérico único, acompanhamento da manifestação pelo usuário e áreas internas envolvidas e sigilo dos dados pessoais dos usuários, em atendimento à legislação. O sistema funciona em parceria com as áreas operacionais, que recebem o conteúdo das manifestações para avaliação e elaboração de respostas técnicas. Desta forma, o relacionamento com os usuários permite à Companhia o desenvolvimento contínuo de suas operações, o fluxo de informações em via dupla, constituindo assim um verdadeiro diálogo com a sociedade.



Outras atividades desenvolvidas:

- ♦ Postos de Atendimento ao Usuário – para acolhimento de manifestações e disponibilização de informações, localizados nas estações Brás, Guaianazes, Grajaú, Luz, Osasco, Palmeiras-Barra Funda, Santo Amaro e Tamanduateí.
- ♦ Acesso São Paulo – são 7 postos de atendimento do programa de inclusão digital do Governo do Estado de São Paulo, localizados nas estações Dom Bosco, Itaim Paulista, José Bonifácio, Mogi das Cruzes, Palmeiras-Barra Funda, Pinheiros e Tatuapé.
- ♦ Posto de Achados e Perdidos – localizado na Estação Palmeiras-Barra Funda, o posto reúne objetos encontrados em trens, plataformas e estações, desenvolve um trabalho diferenciado, totalmente focado na localização dos proprietários e devolução dos itens perdidos.

Em 2013, a Central recebeu 84.659 itens perdidos no Sistema CPTM, dos quais 30.632 (36%) foram devolvidos aos respectivos donos:



70% das devoluções ocorreram graças ao serviço ativo da Central, identificando e contactando o dono do item:



### Atendimentos em 2013

Postos de Atendimentos nas Estações	4.154.328
Central de Atendimento 0800	659.641
Acessa São Paulo	316.047
Posto de Credenciamento Usuário Desempregado	46.864
Central de Achados e Perdidos	33.395
E-mails	21.266
Posto de Credenciamento Usuário Especial	18.986
Programas de Visita à CPTM	230
Atendimento Bilhete Escolar	4.155
Relações Comunitárias	2.459
Suporte ao Usuário Pós Ocorrência	844
<b>TOTAL</b>	<b>5.258.215</b>

## 2. Relações Institucionais

A CPTM realiza ações de relacionamento junto aos cidadãos e às comunidades, nas áreas de abrangência do serviço de transporte sobre trilhos, em questões geradas por interferências ligadas à atividade operacional e expansão da malha ferroviária da Companhia. Essas ações possibilitam o encaminhamento para solução de conflitos, prestação de informações e realização de campanhas. As demandas podem contemplar questões de ordem ambiental, habitacional, ocupação irregular de áreas lindeiras, solapamentos, enchentes e outras emergências que afetem a população. As ações promovem também a divulgação de informações de interesse da comunidade e da empresa e orientações para operações especiais que alterem a circulação de trens para realização de serviços de manutenção ou obras de modernização. Todas as questões oriundas da comunidade são internalizadas junto às respectivas áreas de resultados para tratamento e resolução. As ações ainda incluem contatos e articulações com órgãos de outras esferas do poder público ou instituições privadas, visando o atendimento das questões surgidas no seio da sociedade.

### 3. Núcleo de Comunicação Digital

A internet alcança 83 milhões de brasileiros (PNAD / IBGE), sendo que grande parte desses usuários compartilha conteúdos nas redes sociais. Através do Núcleo de Comunicação Digital, a CPTM está presente nas redes com perfis oficiais no Twitter ([www.twitter.com/cptm\\_oficial](http://www.twitter.com/cptm_oficial)), Facebook (<https://www.facebook.com/CPTM.FANPAGE>), Youtube e Flickr. Esses canais oferecem comunicação direta e rápida com o usuário do transporte metropolitano e são utilizados cada vez mais para responder questões de usuários, informar sobre as condições do Sistema, divulgar atividades culturais da Companhia, veicular campanhas institucionais e fornecer dicas interessantes.

## OUVIDORIA

A comunicação direta com o cidadão-usuário é uma preocupação permanente da CPTM e, neste contexto, a Ouvidoria é um canal acionado como segunda instância, quando a solução apresentada pelos demais canais de atendimento não satisfaz o cidadão. A Ouvidoria atua de maneira a facilitar o acesso dos interessados, agilizando as informações com transparência, integridade e respeito.

INDICADOR		2013
Manifestações Recebidas		4.854
Origem: pessoas físicas ou jurídicas, usuárias ou não da CPTM		3.509
Média por pessoa		1,4
Tipo de manifestação	Reclamações	47,6%
	Informações	44,6%
	Sugestões e elogios	3,8%
Canal de comunicação	Correio eletrônico	11,5%
	Telefone	34,2%
	Fale conosco	23,8%
	Pessoalmente	0,35%
	Outros - fax e carta	0,30%

## MEIO AMBIENTE E TERRITÓRIO

Visando atender às crescentes exigências ambientais e à melhoria dos processos de gestão do território da Companhia, destacaram-se as seguintes realizações:

- ♦ Obtenção de financiamento do Banco Mundial para o desenvolvimento do Plano de Gestão Ambiental e do Plano Diretor de Uso, Ocupação e Tratamento do Território da CPTM, com a publicação de manifestação de interesse e pré-qualificação de 6 empresas para o processo de licitação.
- ♦ Desenvolvimento de especificações técnicas e de procedimentos para inserção de variáveis ambientais e de território – durante o desenvolvimento de projetos – e sua aplicação em projetos funcionais, básicos e executivos.

- ◆ Implementação do sistema informatizado para emissão de termos de permissão de uso do território, otimizando o processo com a redução do tempo de tramitação e o volume de papel.
- ◆ Obtenção da autorização da CETESB para a realização de manutenções com corte de árvores isoladas, corte de vegetação natural e intervenções em Área de Preservação Permanente, em toda a área operacional das seis linhas da CPTM.
- ◆ Avanços no processo de reconhecimento do patrimônio histórico ferroviário da Companhia, por meio de sua adequada consideração na elaboração de novos projetos, nas rotinas da manutenção de suas instalações e nas adequações necessárias à sua efetiva utilização.
- ◆ Avanços nos processos de permuta ou aquisição de áreas entre CPTM, MRS Logística S.A. (MRS) e Secretaria de Patrimônio da União (SPU) para desenvolvimento dos projetos de segregação Sudeste e Leste, envolvendo as Linhas 7, 10, 11 e 12, tendo em vista superar a limitação da capacidade de carregamento – tanto de passageiros, quanto a de carga – e organizar o uso da faixa ferroviária.
- ◆ Implementação de programa de reassentamento de população vulnerável, com parceria da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), com atendimento efetivo a 90% das 390 famílias afetadas pelas obras de Extensão da Linha 9 – Grajaú/Varginha e Modernização da Estação São Miguel Paulista.
- ◆ Emissão dos Decretos de Utilidade Pública nº 59.234 e 59.370, para desapropriação das áreas privadas necessárias aos empreendimentos Extensão da Linha 9 – Grajaú/Varginha e Linha 13 - Jade, respectivamente, com a realização dos cadastros físicos e socioeconômicos e início das tratativas para a liberação das áreas.
- ◆ Emissão de 15 relatórios semestrais de acompanhamento de obras, entre elas, as das implantações e intervenções da Extensão da Linha 9 de Grajaú até Varginha e Linha 13 – estações Engenheiro Goulart, Guarulhos-CECAP e Aeroporto.
- ◆ Obtenção de 3 licenças de operação (Estação São Miguel Paulista, Estação Vila Aurora e Pátio Guaianases), através da apresentação de:
  - . Decreto de Utilidade Pública;
  - . Termos de Cessão ou Autorização de Uso de áreas públicas de Itaquaquetuba e Poá;
  - . Relatórios semestrais de acompanhamento do Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas;
  - . Manifestação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;
  - . Relatório final indicando a conclusão das obras e o atendimento a todas as medidas ambientais preconizadas no processo de licenciamento ambiental;
  - . Resultados das medições dos níveis de ruído realizadas na operação plena das linhas;

- . Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil;
- . Parecer do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) quanto ao Programa de Acompanhamento Arqueológico das Obras;
- . Comprovação do atendimento aos TCA e TCRA firmados entre a CPTM e as Prefeituras e a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB).
- ◆ Realização do plantio de 391 mudas de árvores (DAP 7 cm), sendo 108 destinadas ao Parque Cândido Portinari, 148 ao Parque Belém e as demais plantadas no entorno das estações e praças públicas. Foram destinadas 21.017 mudas de árvores ao Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (FEMA).
- ◆ Emissão de 3 outorgas para uso dos Recursos Hídricos (1 em Franco da Rocha – Rio Juqueri e outras 2 em São Paulo – Ribeirão Perus).
- ◆ Promoção de 3 encontros multidisciplinares sobre a gestão de Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde (QSMS), com os temas: inserção urbana, fauna e monitoramento ambiental.
- ◆ Promoção de 2 encontros de educação patrimonial. O primeiro ocorreu em maio e reuniu 120 pessoas para formação educacional com um workshop sobre arqueologia. O segundo ocorreu em novembro, em parceria com as Escolas CEU Pereira Marmelo, no bairro de Vila Aurora e Joaquim Osório de Azevedo, no Município de Caieiras.
- ◆ Aquisição de áreas da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (EMAE) para implantação das subestações de energia Cidade Jardim e Socorro.
- ◆ Iniciativas para redução do consumo de água (estações/manutenção).
- ◆ Coleta seletiva nos abrigos de manutenção.
- ◆ Redução na geração de resíduos: uso de toalhas recicláveis nos Abrigos e Oficinas.
- ◆ Programa de monitoramento de emissões das locomotivas.
- ◆ Mutirões de limpeza das vias: recolhimento de lixo e material reciclável.
- ◆ Gestão de Energia Elétrica
  - . A CPTM possui 50 contratos de fornecimento de energia elétrica em Média Tensão e 20 contratos em Alta Tensão, sendo 15 Subestações no Mercado Livre, 4 potencialmente Livres e 1 no Mercado Cativo.
  - . A CPTM já economizou R\$ 104,5 milhões – de março de 2005 até dezembro de 2013 – com migração para o Mercado Livre, em razão do preço de aquisição e através de boas práticas de gestão. Espera-se ainda uma economia de aproximadamente R\$ 20,5 milhões, com os contratos no Mercado Livre até maio de 2015, completando um retorno financeiro de R\$ 125 milhões.
- ◆ SGA – Sistema de Gestão Ambiental;
  - . Norma ISO 14001-2013.

- . Em 2013 foram treinados 1.313 colaboradores. Os treinamentos de SGA cumprem a Política Ambiental da CPTM e atendem ao requisito 4.4.2. da ISO 14001: “Competência, Treinamento e Conscientização”.
- . Colaboradores se tornam agentes ativos da proteção ambiental, conservação de recursos, redução de desperdícios e melhoria dos processos de produção, minimizando, desta forma, riscos de possíveis danos ambientais.
- . Afastamento de riscos/ameaças que são inerentes aos processos produtivos da CPTM: acidentes ambientais, aumento dos passivos ambientais existentes desde décadas, multas, processos na justiça e danos à imagem.
- . Especificação, contratação e instalação de Estação Tratamento de Efluentes (ETE) para Lavador de Motores e Truques, em Presidente Altino.

## BENEFÍCIOS SOCIOAMBIENTAIS

A atuação da CPTM promove um conjunto de benefícios usufruídos pela sociedade, que podem ser valorados economicamente. Ao proporcionar uma expressiva redução do tempo de viagens da população, o uso do trem metropolitano possibilita a oportunidade de maior dedicação a atividades como o lazer e a educação. Por ser um meio de transporte com via segregada e utilizar energia limpa, a CPTM contribui para a redução do consumo de combustíveis fósseis, o que impacta numa significativa redução na emissão de gases de efeito estufa e de gases poluentes. Ademais, ao reduzir os deslocamentos realizados em outros meios de transporte, o trem metropolitano permite uma redução na taxa de acidentes.

A presença da CPTM promove outros benefícios sociais que, apesar da difícil mensuração, merecem ser destacados: melhoria da condição de acesso ao emprego da população usuária que, utilizando-se de um meio de transporte rápido e confiável, consegue deslocar-se com assiduidade, aumentando a possibilidade de ascensão social; valorização imobiliária, trazendo o desenvolvimento setorial secundário e terciário, com decorrente incremento de empregos diretos e indiretos. No exercício de 2013, a CPTM gerou os seguintes benefícios, com um acréscimo de 1,9 % em relação a 2012:

DISCRIMINAÇÃO DO BENEFÍCIO	BENEFÍCIO GERADO (R\$ milhões)
Redução da emissão de poluentes	779,1
Redução do consumo de combustível	786,7
Redução do custo operacional de ônibus e automóvel	1. 631,7
Redução do número de acidentes	305,1
Redução do tempo de viagens	3.172,9
<b>Total</b>	<b>6. 675,5</b>

## **PLANO DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO**

---

Em 2013, prosseguiram os investimentos voltados à modernização da rede existente para maximizar o uso da infraestrutura disponível e para ofertar transporte com qualidade e segurança, de maneira a atender a crescente demanda de usuários e intervalos entre trens de 3 minutos nas linhas da rede.

Os recursos em modernização têm atendido à ampliação e renovação da frota de trens, modernização de sistemas de controle de tráfego, sinalização, telecomunicações e energia elétrica de tração e obras civis em estações selecionadas e trechos de via permanente e rede aérea, bem como para a realização de estudos, ações e desenvolvimento das políticas de transporte urbano integrado na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Paralelamente à modernização em curso, a CPTM orientou o foco para ampliação de sua rede na RMSP com a criação de novos serviços e a implantação de novas ligações regionais que atendam às demais regiões metropolitanas e aglomerados urbanos do Estado de São Paulo.

Trata-se de um grande desafio para a Companhia implantar os grandes empreendimentos que compõem a modernização das 6 linhas e a expansão da rede através dos novos serviços. Nesse contexto, em 2012, a empresa iniciou a implantação de um modelo de gestão corporativa dos seus empreendimentos, com a formulação de uma Coordenação de Empreendimentos, tendo como similar os chamados Escritórios de Projetos (PMO – Project Management Office) e a instituição de uma metodologia corporativa de gestão, a qual se constitui de um conjunto de boas práticas e instrumentos de gerenciamento integrado, que tem como principal objetivo padronizar os métodos de planejamento, execução e entrega dos empreendimentos.

Um grupo de empreendimentos corporativos foi selecionado para ser coordenados entre eles projetos prioritários de Governo de expansão do Sistema de Trens Metropolitanos, como a Extensão da Linha 9 - Esmeralda até Varginha, a Extensão da Linha 8 - Diamante até Amador Bueno e a implantação da Linha 13 – Jade (Expresso Guarulhos) até o Aeroporto, bem como a modernização da infraestrutura instalada, tais como do sistema de energia e das estações.

Numa estratégia de implantação e evolução progressiva da maturidade em gestão de empreendimentos, em 2013, a empresa avançou na consolidação de uma ferramenta tecnológica corporativa: o Portal de Empreendimentos, site com acesso pela Intranet da empresa e também disponível pela internet aos usuários autorizados. Desta forma, os cronogramas são geridos de maneira uniforme e as principais informações de gestão são administradas, proporcionando os subsídios necessários às decisões táticas e estratégicas da Companhia.

## MODERNIZAÇÃO DA REDE

Os investimentos voltados à modernização das 6 linhas têm atendido à ampliação e renovação da frota de trens, à recapacitação e incremento dos sistemas fixos, tais como: controle de tráfego, sinalização, telecomunicações, energia elétrica de tração, via permanente e rede aérea, bem como a realização de obras civis em estações, passarelas de transposição da faixa ferroviária, passagens de nível e viadutos.

### 1. Estações Acessíveis

Promoção de melhorias funcionais, tornando as estações acessíveis conforme as exigências da Lei Federal 5.296 de 13/12/2004. Tais melhorias englobam a execução de obras, implantação de equipamentos e dispositivos que permitam a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências físicas e com mobilidade reduzida.

Em 2013, foram entregues para operação a nova estação Vila Aurora (Linha 7) e a estação São Miguel Paulista (Linha 12) reconstruída. Nesta última, está prevista a construção dos acessos norte e sul, estando em andamento a elaboração dos projetos com recursos próprios.

Prosseguem obras de reconstrução das estações Franco da Rocha, Francisco Morato e Jaraguá (Linha 7), Domingos de Moraes, acessibilidade da Estação Palmeiras-Barra Funda (Linha 8), Osasco (Linha 9), Suzano, Ferraz de Vasconcelos e Poá (Linha 11) e a construção do acesso Norte da Estação São Miguel Paulista (Linha 12). As novas edificações contam com escadas rolantes, itens de acessibilidade como: elevadores, pisos e rotas táteis, comunicação em Braille, corrimãos e rampas adequadas, além de banheiros públicos masculino e feminino.

Prosseguem também as obras na estação da Luz, com a instalação de elevadores, novos mobiliários e iluminação, Estação Palmeiras-Barra Funda (Linha 8), com instalação de escadas rolantes, elevador e fechamento de vãos.

E, no sentido de garantir as condições de acessibilidade no restante das estações da rede da CPTM, está em andamento a elaboração de projetos de 28 estações, com previsão de início das obras em 2014.

### 2. Suprimento de Energia

A fim de atender à crescente demanda por energia de tração, motivada pelo incremento da frota operacional e pela redução de intervalo entre trens, são promovidos fortes investimentos para modernizar o sistema de energia atual.

- ♦ Concluídas as obras da cabine seccionadora de Nothmann (Linha 07).

- ◆ Prosseguem em reforma as subestações de Caieiras, Tietê e Campo Limpo Paulista (linha 07), subestação Mauá e cabine seccionadora de Ipiranga (Linha 10); reforma da subestação Calmon Viana e implantação da subestação Guaianazes (Linha 11) e reforma da subestação Sebastião Gualberto (Linha 12).
- ◆ Iniciadas as implantações das cabines de Santo Amaro, Ceasa, Jurubatuba, Pinheiros, Grajaú e Berrini (Linha 09).

Ainda em implantação:

- ◆ Novas cabines seccionadoras de Lapa, Perus e Jundiaí (Linha 07), Barueri, Itapevi e Amador Bueno (Linha 09), Utinga, Capuava, Guapituba e Rio Grande da Serra (Linha 10), José Bonifácio e Ferraz de Vasconcelos (linha 11) e Itaquaquecetuba (Linha 12);
- ◆ Modernização de cabines seccionadoras de Franco da Rocha, Vila Clarice e Botujurú (Linha 07), Presidente Altino, Osasco e Quitaúna (Linha 08), Estudantes, Vila Matilde, Jundiapéba, Brás e Artur Alvim (Linha 11);
- ◆ Modernização de subestações de Barra Funda e Francisco Morato (Linha 07), Imperatriz Leopoldina, Osasco, Santa Terezinha e Santa Rita (Linha 08), Cidade Dutra, Jaguaré e Morumbi (Linha 09), Pari e São Caetano (Linha 10), Engenheiro São Paulo, Patriarca e Brás Cubas (Linha 11);
- ◆ Novas subestações de Socorro e Cidade Jardim (Linha 09), Ribeirão Pires (Linha 10) e Dom Bosco (Linha 11).

Em complemento às melhorias no fornecimento de energia, prossegue a implantação do sistema de telecomando de energia, onde os comandos às subestações e cabines poderão ser acionados diretamente pelo Centro de Controle Operacional (CCO).

### **3. Via Permanente e Rede Aérea**

Prosseguem as intervenções voltadas à revitalização da faixa ferroviária em todas as linhas da CPTM. São destinadas à recuperação da via, por meio de troca de lastro, dormentes e trilhos, melhorias no sistema de drenagem (galerias, canaletas, bueiros, etc.), novas obras de arte e a modernização da rede aérea existente. Continua em implantação a instalação de aparelhos de mudança de via (AMV) nas estações terminais, que vão permitir maior agilidade e velocidade nas manobras dos trens.

### **4. Pátios de estacionamento e instalações de manutenção**

Prosseguem as obras nos abrigos de trens da Lapa (linha7) e de Engenheiro São Paulo (Linha 11), no pátio de Francisco Morato e no complexo de manutenção de Presidente Altino (Pátio Bolívia - na Linha 9).

## **5. Passarelas/Viadutos**

Continuam as obras nas alças de acesso do Viaduto Caieiras (Linha 7), nas passarelas do Km 33 (Linha 8) e Km 26 (Linha 10), nos acessos à ciclovia em Villa Lobos e Jurubatuba (Linha 9).

## **6. Sistema de sinalização e telecomunicação**

Prossegue a modernização dos sistemas de sinalização e controle de trens com a implantação do sistema de sinalização CBTC nas linhas 8, 10 e 11 e ATO nas linhas 7, 9 e 12, o que permitirá as reduções necessárias nos intervalos entre os trens. Em modernização, também, os sistemas de telecomunicação e telefonia, proporcionando mais rapidez na comunicação entre trens, CCO e estações.

## **7. Ampliação e renovação da frota de trens**

Entraram em operação 7 novos trens, sendo 1 da série 7500 e 6 da série 8000, complementando o total de 36 trens dessa série. Entregues pelo fabricante 9 novos trens da série 9000, de um total de 9 trens que operarão no Expresso Leste; ainda não operacionais, aguardam para sanar pendências.

# **EXPANSÃO DA REDE**

## **1. Linha 13 Jade – Trem de Guarulhos**

Ligará os municípios de São Paulo e Guarulhos, com acesso ao Aeroporto Internacional André Franco Montoro. O serviço compartilhará parte da infraestrutura da Linha 12-Safira, com 12,2 km de extensão. A Estação Engenheiro Goulart será reconstruída e duas estações serão construídas: Guarulhos-CECAP e Aeroporto. Também serão adquiridos novos trens. O projeto básico foi concluído e o projeto executivo está em fase final de elaboração.

As obras civis foram contratadas e estão sendo iniciadas com os serviços de instalação dos canteiros e atendimento às exigências ambientais iniciais da Licença de Instalação (L.I.). Dentre os itens de atendimento à L.I., destacam-se: elaboração de planos de tráfego, plano de gerenciamento de resíduos, estudos de ruído e vibração entre outros produtos ambientais. Encontram-se em licitação as implantações de energia, sinalização e telecomunicação. Foi publicado Decreto de Utilidade Pública para desapropriação das áreas necessárias para o empreendimento e foram emitidas pela CETESB as Licenças Ambientais Prévia e de Instalação.

## **2. Extensão da Linha 9 entre Grajaú e Varginha**

Com 4,5 km, prevê a construção das estações Mendes-Vila Natal e Varginha, de viadutos ferroviários, de complexo viário e de pátio de estacionamento de trens.

O projeto básico foi concluído e o projeto executivo está em fase final de elaboração. As obras civis da ligação ferroviária foram contratadas e estão sendo iniciadas com a demolição de grade de via permanente existente, implantação de canteiro de obras de apoio e prospecção das interferências. As obras de 4 viadutos rodoviários estão em fase final de licitação para serem executadas até o final de 2014. Estão em licitação as implantações de Energia, Sinalização e Telecomunicação. Foi publicado Decreto de Utilidade Pública para desapropriação das áreas necessárias para o empreendimento, estando previsto o ajuizamento das ações para o início de 2014. O processo de reintegração de posse está sendo efetivado, com o reassentamento de 153 famílias que ocupavam a faixa de domínio da CPTM e com o acréscimo de outras 235 famílias no primeiro semestre de 2014. Foram emitidas pela CETESB as Licenças Ambientais Prévia e de Instalação do empreendimento.

## **3. Expresso ABC**

Implantação de serviço expresso, paralelo à Linha 10-Turquesa, com paradas nas estações Mauá, Santo André, São Caetano, Tamanduateí, Brás e Luz, numa extensão de 25,2 km.

O prosseguimento desse empreendimento se vincula à análise da Manifestação de Interesse Privado (MIP) para estudos de ligações por trens regionais, operados pela iniciativa privada, para compor uma PPP. As estações da Linha 10 (nesse trecho do serviço expresso) estão em projeto e em fase de contratação das obras de adequação e incorporam as plataformas dos diferentes serviços.

## **4. Expresso Leste até Suzano**

O serviço do expresso será ampliado até a estação de Suzano. Para isso, já foram adquiridos, fabricados e entregues nove trens novos que serão incorporados à frota. Também estão em andamento as obras de infraestrutura, que contemplam modernização dos sistemas de sinalização, telecomunicações, energia, rede aérea, via permanente, além da reconstrução das estações Ferraz de Vasconcelos, Poá e Suzano.

## **5. Extensão da Linha 8 entre Itapevi e Amador Bueno**

Compreende 6,3 km de extensão. Inclui a construção das estações Amador Bueno e Santa Rita e a reforma da via férrea. Prosseguem as obras com a construção de 2 pontos de parada e prédios de apoio (Santa Rita e Amador Bueno), obras de via permanente e rede aérea, sinalização, remodelação de PNs. Fase 1 em conclusão, prevê a operação

no início de 2014. Teve início a implantação da Fase 2, que prevê a complementação das estações Amador Bueno e Santa Rita, fechamento das PN's, instalação de passarelas e meios de transposição da via. Foi concluído o projeto funcional das 2 estações, passarelas e transposições e estão em contratação os projetos básicos e executivos.

## **6. Trem Regional Jundiaí**

Atenderá à necessidade de deslocamento entre Jundiaí, importante polo regional, e a capital paulista, com um meio de transporte rápido, econômico e não poluente. Serão cerca de 47 km de extensão e o tempo de percurso estimado é de 25 minutos. Com projeto funcional concluído, o prosseguimento desse empreendimento se vincula à análise da MIP para estudos de ligações por trens regionais.

## **7. Outras Ligações Regionais**

Foram desenvolvidos estudos para implantação de ligações ferroviárias entre São Paulo e as cidades de Sorocaba, Santos, Campinas e São José dos Campos. Os projetos funcionais para as ligações ferroviárias com as cidades de Sorocaba e de Santos já estão concluídos, mas o prosseguimento desses empreendimentos se vincula à análise da MIP para estudos de ligações por trens regionais. A implantação desses serviços significa a perspectiva de se alcançar, a longo prazo, 2.500 quilômetros de transporte ferroviário de passageiros em longa distância.

## **8. Estudos e projetos para expansão e novos serviços sobre trilhos**

A execução de atividades de planejamento de transporte possibilita o aumento da oferta de viagens, com a elevação dos padrões de qualidade de serviço, de acordo com o crescimento da região e o aumento da conectividade dos sistemas de transporte de alta, média e baixa capacidade. O objetivo desses estudos e projetos é melhorar as condições de mobilidade urbana e racionalizar o uso dos recursos disponíveis. Nesse contexto, foi realizado um conjunto de atividades, com destaque:

- ♦ Em elaboração os projetos funcionais das novas estações ABC, Bandeirantes, Barcelona, Cangaíba, Jardim Nazareth, Lajeado, Parque da Mooca, Pedreira e Pompéia;
- ♦ Concluídos os estudos de mobilidade na macrometrópole paulista, envolvendo as regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas de Jundiaí e Sorocaba;
- ♦ Concluídos os estudos de traçado, viabilidade técnica, operacional, ambiental, urbana e funcional para implantação de um serviço ferroviário de passageiros, ligando São Paulo a Santos;

- ♦ Iniciada em 2013, e em andamento a realização da Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar, Linha de Contorno, Linha de Travessia, Rede de Simulação e Modelo de Demanda na Aglomeração Urbana de Jundiaí;
- ♦ Iniciados em 2013, e em andamento os estudos de viabilidade técnica, operacional, ambiental e de inserção urbana de rede de transportes de passageiros sobre trilhos de alta e média capacidade para a Região Metropolitana de Campinas e projeto funcional da ligação com a Aglomeração Urbana de Jundiaí;
- ♦ Iniciada em 2013, e em andamento a elaboração de projeto funcional de um novo serviço para atender Alphaville e Tamboré, no município de Barueri;
- ♦ Iniciados em 2013, e em andamento os estudos de adequação e consolidação do projeto funcional de nova linha de média capacidade entre as regiões nordeste e sudeste da RMSP;
- ♦ Iniciado em 2013, e em andamento o estudo de viabilidade técnica da implantação de via permanente auxiliar na Linha 9 – Esmeralda, no trecho entre as Estações Jurubatuba e Cidade Universitária;
- ♦ Iniciado em 2013, e em andamento o estudo de alternativas tecnológicas de transporte e de integração à Linha 9 – Esmeralda até Varginha, para o atendimento da demanda no distrito de Parelheiros, no município de São Paulo;
- ♦ Iniciados em 2013, e em andamento os estudos e a elaboração de projetos funcionais para adequações do pátio de Presidente Altino, para novos equipamentos de acesso às estações e de elementos de transposição das vias da CPTM;
- ♦ Iniciada em 2013, e em andamento a elaboração do Plano Diretor do Complexo Brás.

# ***Demonstrações Financeiras 2013***

<b>BALANÇO PATRIMONIAL</b>	<b>52</b>
<b>DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS</b>	<b>53</b>
<b>DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>54</b>
<b>DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA</b>	<b>55</b>
<b>DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO</b>	<b>56</b>
<b>NOTAS EXPLICATIVAS</b>	<b>57</b>
<b>BALANÇO SOCIAL</b>	<b>78</b>
<b>RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES</b>	<b>79</b>



**BALANÇOS PATRIMONIAIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013 E 2012**  
(valores expressos em reais mil)

	2013	2012	2013	2012
<b>ATIVO</b>		<b>PASSIVO</b>		
<b>ATIVO CIRCULANTE</b>			<b>PASSIVO CIRCULANTE</b>	
Disponibilidades	14.287	9.535	Fornecedores	135.362
Aplicações de Liquidez Imediata	78.819	35.920	Pessoal e Encargos Sociais	22.934
Contas a Receber	9.584	1.801	Provisão Trabalhista	67.555
Impostos a Recuperar (Nota 4)	21.540	7.924	Impostos, Taxas e Contribuições	14.060
Adiantamentos a Empregados	11.094	9.681	Tributos Parcelados (Nota 12)	17.802
Adiantamentos a Fornecedores (Nota 5)	16.594	13.091	Contas a Pagar	14.570
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar (Nota 6)	1.624	8.179	Venda de Bilhetes/Inservíveis a Apropriar (Nota 13)	3.515
Outros Valores Realizáveis	12.127	7.242		19
Estoque (Nota 7)	109.247	111.464		
<b>TOTAL DO ATIVO CIRCULANTE</b>	<b>274.916</b>	<b>204.837</b>	<b>TOTAL DO PASSIVO CIRCULANTE</b>	<b>319.940</b>
<b>ATIVO NÃO CIRCULANTE</b>			<b>PASSIVO NÃO CIRCULANTE</b>	
<b>Realizável a Longo Prazo</b>	<b>281.664</b>	<b>197.623</b>	Tributos Parcelados (Nota 12)	37.958
Títulos a Receber	7.955	6.180	Outros Valores a Pagar	16.111
Depósitos Compulsórios e Judiciais	230.143	146.022	Convênio CPTM/RFFSA	25.330
Outros Créditos (Nota 8)	24.047	25.902	CBTU - Cisão	15.852
Convênio CPTM/ERMAP	19.519	19.519	Provisão para Contingências (Nota 14)	890.418
			Passivos Futuros - FIDC (Nota 15)	4.288
			Receita Diferida (Nota 15)	11.929
<b>Investimento (Nota 9)</b>	<b>149</b>	<b>149</b>	Bens Cedidos do METRO - Extensão Leste (Nota 3.8)	696.820
				0
<b>Imobilizado</b>	<b>9.356.378</b>	<b>8.318.408</b>	<b>TOTAL DO PASSIVO NÃO CIRCULANTE</b>	<b>1.698.706</b>
Imobilizado em Uso/Andamento (Nota 10)	7.364.067	7.037.186		<b>632.231</b>
Imobilizado - Extensão Leste (Nota 3.8)	696.820	0	<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	
Imobilizado - Linha 5 Liliás (Nota 3.8)	1.295.491	1.281.222	Capital Social (Nota 17)	11.328.779
			Reservas de Capital	0
<b>Intangível (Nota 11)</b>	<b>17.862</b>	<b>13.806</b>	Reservas de Reavaliação	1.057.522
			Prejuízos Acumulados	<del>4.759.751</del>
				<b>3.435.024</b>
<b>TOTAL DO ATIVO NÃO CIRCULANTE</b>	<b>9.656.053</b>	<b>8.529.986</b>	Adiantamentos para Aumento de Capital	329.915
			<b>TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>7.956.465</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9.930.969</b>	<b>8.734.823</b>	<b>TOTAL</b>	<b>9.930.969</b>
				<b>8.734.823</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

MARLI CÂNDIDO DUTRA  
CRC-15P131206/O-7  
CPF 077.602.614-61



**DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS**  
para os Exercícios findos em 31 de dezembro de 2013 e 2012  
(valores expressos em reais mil)

	2013	2012
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (Nota 18)	1.969.045	1.658.077
CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (Nota 19)	(1.623.497)	(1.458.404)
LUCRO (PREJUÍZO) OPERACIONAL BRUTO	345.548	199.673
DESPESAS OPERACIONAIS	(841.701)	(409.599)
Despesas Administrativas (Nota 20)	(753.267)	(371.121)
Outras Receitas e Despesas das Operações Continuadas (Nota 21)	(88.434)	(38.478)
RESULTADO ANTES DAS RECEITAS E DESPESAS FINANCEIRAS	(496.153)	(209.926)
Despesas Financeiras Líquidas (Nota 22)	(11.267)	(7.232)
RESULTADO LÍQUIDO DAS OPERAÇÕES CONTINUADAS	(507.420)	(217.158)
Resultado Líquido das Operações Descontinuadas	0	0
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(507.420)	(217.158)
LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO P/ LOTE DE MIL AÇÕES	(1,34)	(0,98)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

MARLI CÂNDIDO DUTRA  
CRC-SP131206/O-7  
CPF 077.602.618-61



**DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO**  
para os Exercícios findos em 31 de dezembro de 2013 e 2012  
(valores expressos em reais mil)

	OUTROS RESULTADOS ABRANGENTES				LUCROS/ PREJUÍZOS ACUMULADOS	SUBTOTAL	ADIANT. PARA AUMENTO DE CAPITAL	TOTAL	DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO ABRANGENTE TOTAL DA COMPANHIA
	CAPITAL SUBSCRITO E INTEGRALIZADO	DOAÇÃO	RESERVA DE REAVALIAÇÃO	RESERVA DE REAVALIAÇÃO					
<b>SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2011</b>	6.629.676	157	1.217.370	(4.195.021)	3.652.182	3.562.930	7.215.112	1.217.527	
RESERVA DE REAVALIAÇÃO									
Realização da Reserva	-	-	(80.517)	80.517	-	-	-	(80.517)	
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-	-	-	(217.158)	(217.158)	-	(217.158)	(217.158)	
RECURSOS PARA AUMENTO DE CAPITAL	-	-	-	-	-	784.698	784.698	784.698	
<b>SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012</b>	6.629.676	157	1.136.853	(4.331.662)	3.435.024	4.347.628	7.782.652	1.137.010	
RESERVA DE CAPITAL	157	(157)	-	-	-	-	-	(157)	
RESERVA DE REAVALIAÇÃO									
Realização da Reserva	-	-	(79.331)	79.331	-	-	-	(79.331)	
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-	-	-	(507.420)	(507.420)	-	(507.420)	(507.420)	
RECURSOS PARA AUMENTO DE CAPITAL	-	-	-	-	-	-	-	-	
Recursos para aumento de capital no período	-	-	-	-	-	681.442	681.442	681.442	
Reclassificação contábil - devolução de recursos ao GESP	-	-	-	-	-	(209)	(209)	(209)	
Capitalização de Recursos Antecipados - majoritário	4.698.946	-	-	-	4.698.946	(4.698.946)	-	-	
<b>SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013</b>	11.328.779	-	1.057.522	(4.769.761)	7.626.550	329.915	7.956.465	1.057.522	

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

MARLI CÂNDIDO DUTRA  
CRC 1SP131206/O-7  
CPF 077.602.618-61

**DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA**  
**(Método Indireto)**para os Exercícios findos em 31 de dezembro de 2013 e 2012  
(valores expressos em reais mil)

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
<b>1. DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>		
(+) Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício	(507.420)	(217.158)
(+) Depreciação	194.662	226.764
(+) Provisões	453.561	96.456
Perda / ( Ganho ) na Baixa / Venda de Ativo Imobilizado	331	8.830
<b>(=) LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO AJUSTADO</b>	<b>141.134</b>	<b>114.892</b>
<b>(ACRÉSCIMO) / DECRÉSCIMO DO ATIVO CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE</b>		
(-) Clientes	(7.915)	457
(-) Estoques	2.217	(13.439)
(-) Depósitos Vinculados	(84.121)	(46.384)
(-) Impostos e Encargos a Recuperar	(13.616)	(817)
(-) Outros Ativos	(4.457)	(3.679)
<b>(=) TOTAL (ACRÉSCIMO) / DECRÉSCIMO ATIVO CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE</b>	<b>(107.892)</b>	<b>(63.862)</b>
<b>ACRÉSCIMO / (DECRÉSCIMO) DO PASSIVO CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE</b>		
(+) Fornecedores	(64.470)	(5.132)
(+) Impostos, Taxas e Contribuições	(1.576)	643
(+) Desapropriação Indireta	14.956	
(+) Receitas Antecipadas - SBE	2.852	(27.256)
(+) Parcelamentos	(4.349)	(8.109)
(+) Contingências Trabalhistas e Cíveis	(49.120)	(45.543)
(+) Convênio METRÔ - Extensão Leste	696.820	
(+) Outros Passivos	8.415	1.838
<b>(=) TOTAL ACRÉSCIMO / (DECRÉSCIMO) DO PASSIVO CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE</b>	<b>603.528</b>	<b>(83.559)</b>
<b>(=) TOTAL DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>	<b>636.770</b>	<b>(32.529)</b>
<b>2. DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS</b>		
Aumento do Imobilizado - Equip. de Transporte Ferroviário	(100.641)	(72.802)
Aumento do Imobilizado - Obras	(394.322)	(903.706)
Aumento do Imobilizado - Demais	(37.305)	262.346
Aumento do Intangível	(7.931)	(11.174)
Convênio METRÔ - Extensão Leste	(696.820)	
<b>(=) TOTAL DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS</b>	<b>(1.237.019)</b>	<b>(725.336)</b>
<b>3. DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTOS</b>		
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	681.442	784.698
Reclassificação de Adiantamento (Anos Anteriores)	(209)	
Fundo de Investimento em Direitos Creditórios Não Padronizados - FIDC/NP	(33.333)	(33.333)
<b>(=) TOTAL DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTOS</b>	<b>647.900</b>	<b>751.365</b>
<b>AUMENTO (REDUÇÃO) DE CAIXA E EQUIVALENTE DE CAIXA</b>	<b>47.651</b>	<b>(6.500)</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTE DE CAIXA NO INÍCIO DO PERÍODO</b>	<b>45.455</b>	<b>51.955</b>
<b>CAIXA E EQUIVALENTE DE CAIXA NO FIM DO PERÍODO</b>	<b>93.106</b>	<b>45.455</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

  
MARLI CÂNDIDO DUTRA  
CRC 1SP131206/O-7  
CPF 077.602.618-61



**DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO**  
para os Exercícios findos em 31 de dezembro de 2013 e 2012  
(valores expressos em reais mil)

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
<b>RECEITAS</b>	<b>1.991.559</b>	<b>1.729.617</b>
Receita Operacional Tarifária	1.159.260	1.114.170
Subvenção Recebida para Operação	772.190	537.485
Outras Receitas	61.731	52.824
Receitas Relativas à Construção de Ativos Próprios	-	26.472
Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	(1.622)	(1.334)
<b>INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS</b>	<b>(1.372.541)</b>	<b>(898.702)</b>
Custos dos Serviços Prestados	(701.135)	(667.309)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(671.406)	(231.393)
<b>VALOR ADICIONADO BRUTO</b>	<b>619.018</b>	<b>830.915</b>
<b>DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO</b>	<b>(194.662)</b>	<b>(226.764)</b>
<b>VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA ENTIDADE</b>	<b>424.356</b>	<b>604.151</b>
<b>VALOR ADICIONADO RECEBIDO EM TRANSFERÊNCIA</b>	<b>142.528</b>	<b>158.227</b>
Receitas Financeiras	142.528	158.227
<b>VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR</b>	<b>566.884</b>	<b>762.378</b>
<b>DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO</b>	<b>566.884</b>	<b>762.378</b>
<b>Pessoal</b>	<b>744.068</b>	<b>647.155</b>
Remuneração direta	602.851	530.087
Benefícios	103.413	82.586
FGTS	37.804	34.482
<b>Impostos, Taxas e Contribuições</b>	<b>171.608</b>	<b>162.802</b>
Federais	170.587	161.228
Estaduais	908	855
Municipais	113	719
<b>Remuneração de Capitais de Terceiros</b>	<b>158.628</b>	<b>169.579</b>
Juros	153.795	165.426
Aluguéis	4.833	4.153
<b>LUCROS RETIDOS / PREJUÍZO DO EXERCÍCIO</b>	<b>(507.420)</b>	<b>(217.158)</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

  
MARLI CÂNDIDO DUTRA  
CRC 1SP131206/O-7  
CPF 077.602.618-61

## NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013 E 2012 (VALORES EXPRESSOS EM REAIS MIL)

### 1 – CONTEXTO OPERACIONAL

A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM, constituída pela Lei Estadual nº 7.861, de 28 de maio de 1992, tem por objeto social preponderante a exploração dos serviços de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo, abrangendo as regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, na forma do artigo 158 da Constituição do Estado de São Paulo.

A CPTM opera em 22 municípios, através de 90 estações, sendo sua tarifa de caráter social. Também, oferta transporte gratuito, por transferência interna e externa e a usuários especiais (desempregados, idosos, deficientes entre outros), bem como promove o transporte integrado com o modal rodoviário, através de tarifas incentivadas.

Neste contexto, de acordo com a Lei nº 14.925 de 28/12/2012, o Governo do Estado de São Paulo, para complemento de cobertura das necessidades operacionais e de investimentos da Companhia, no exercício findo em 31 de dezembro de 2013, repassou recursos financeiros à CPTM da ordem de R\$ 1.453.632 mil (R\$ 1.322.183 mil, em 2012), assim distribuídos:

NATUREZA DO APORTE	2013	2012
Adiantamentos P/ Futuro Aumento De Capital	681.442	784.698
Subvenção	772.190	537.485
<b>TOTAL</b>	<b>1.453.632</b>	<b>1.322.183</b>

R\$ mil

### 2 – APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2013 e de 31 de dezembro de 2012 foram preparadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, compreendendo a Lei das Sociedades por Ações Lei nº 6.404/76, observando as mudanças de práticas contábeis adotadas no Brasil, introduzidas pela Lei nº 11.638/07, normas da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e os pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC).

### 3 – PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

As estimativas contábeis envolvidas na preparação das demonstrações contábeis foram baseadas em fatores objetivos e subjetivos, com base no julgamento da administração para determinação do valor adequado a ser registrado nas demonstrações contábeis. Os itens significativos sujeitos a essas estimativas e premissas incluem, análise do risco de crédito para determinação das perdas estimadas com créditos de liquidação duvidosa e análise dos riscos para determinação de provisões para contingências.

A liquidação das transações envolvendo essas estimativas poderá resultar em valores divergentes dos registrados nas demonstrações contábeis devido ao tratamento probabilístico inerente ao processo de estimativa. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM revisa suas estimativas e premissas pelo menos anualmente.

As demonstrações contábeis foram preparadas utilizando o custo histórico como base de valor.

### 3.1. Moeda funcional e de apresentação

O Real é a moeda funcional e de apresentação das Demonstrações Contábeis da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, estando estas apresentadas em milhares de reais.

### 3.2. Caixa e equivalentes de caixa

O Caixa e os equivalentes de caixa são mantidos com a finalidade de atender a compromissos de curto prazo e não para investimentos, compreendem Disponibilidades e Aplicações de Liquidez Imediata, classificados na categoria "Ativos financeiros ao valor justo por meio do resultado".

### 3.3. Contas a receber

Contas a receber são registradas pelo valor líquido estimado realizável e não incluem juros. A provisão estimada para perdas com créditos de liquidação duvidosa é constituída com base no histórico de inadimplência e análise individual dos créditos, em montante considerado suficiente pela Administração para a cobertura de perdas na realização das contas a receber.

### 3.4. Instrumentos financeiros - Reconhecimento inicial e mensuração subsequente

#### (i) Ativos Financeiros

##### Reconhecimento inicial e mensuração

Ativos financeiros são classificados como ativos financeiros a valor justo por meio do resultado, empréstimos e recebíveis, investimentos mantidos até o vencimento, ativos financeiros disponíveis para venda, conforme a situação.

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM determina a classificação dos seus ativos financeiros no momento do seu reconhecimento inicial, em valor justo por meio do resultado e empréstimos e recebíveis (vide Nota 16).

#### (ii) Redução do valor recuperável de ativos financeiros

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM avalia nas datas do balanço se há alguma evidência objetiva que determine se o ativo financeiro ou grupo de ativos financeiros não é recuperável. Um ativo financeiro ou grupo de ativos financeiros é considerado como não recuperável se, e somente se, houver evidência objetiva de ausência de recuperabilidade como resultado de um ou mais eventos que tenham acontecido depois do reconhecimento inicial do ativo ("um evento de perda" incorrido) e este evento de perda tenha impacto no fluxo de caixa futuro estimado do ativo financeiro ou do grupo de ativos financeiros que possa ser estimado. Evidência de perda por redução ao valor recuperável pode incluir: i) indicadores de que as partes tomadoras do empréstimo estão passando por um momento de dificuldade financeira relevante; ii) probabilidade de que as mesmas irão entrar em falência ou outro tipo de reorganização financeira; iii) "default" ou atraso de pagamento de juros ou principal; iv) e quando há indicadores de uma queda mensurável do fluxo de caixa futuro estimado, como mudanças em vencimento ou condição econômica relacionados com "defaults".

O valor contábil do ativo é reduzido por meio de uma provisão e o valor da perda é reconhecido na demonstração do resultado. Se, em um exercício subsequente, o valor da perda estimada de valor recuperável aumentar ou diminuir devido a um evento ocorrido após o reconhecimento da perda

por redução ao valor recuperável, a perda anteriormente reconhecida é aumentada ou reduzida ajustando-se a provisão. Em caso de eventual recuperação futura de um valor baixado, essa recuperação é reconhecida na demonstração do resultado.

(iii) Passivos financeiros

Reconhecimento inicial e mensuração

Passivos financeiros são classificados como passivos financeiros a valor justo por meio do resultado ou empréstimos e financiamentos, conforme o caso. Passivos financeiros são inicialmente reconhecidos a valor justo e, no caso de empréstimos e financiamentos, são acrescidos do custo da transação diretamente relacionado.

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM determina a classificação dos seus passivos financeiros no momento do seu reconhecimento inicial, em passivo financeiro a valor justo por meio do resultado (vide Nota 16).

3.5. Estoque

Os itens de estoque são avaliados pelo custo médio de aquisição, sendo constituída, quando aplicável, provisão para perda de valor recuperável em montante considerado pela Administração como suficiente para cobrir eventuais perdas.

3.6. Imobilizado

Registrado pelo custo de aquisição e/ou construção, acrescidos dos valores de melhoria e/ou reformas, deduzida da respectiva depreciação, calculada pelo método linear às taxas mencionadas na **Nota 10**.

Os valores residuais, vida útil dos ativos e os métodos de depreciação são os considerados como adequados, ajustados de forma prospectiva, quando necessário. A depreciação dos itens de imobilizado que compõem o custo é reconhecida no resultado do exercício.

O Imobilizado está acrescido de reavaliação constituída no exercício de 2002, ocorrida em 31 de maio de 2002, que contemplou os bens patrimoniais adquiridos até 31 de dezembro de 2000, tendo sido realizada pela empresa Aerocarta S.A. - Engenharia de Aeroelavamentos, mediante emissão de Laudos de Avaliação específicos. A época, não foi constituída provisão para Imposto de Renda e Contribuição Social, em face do histórico de prejuízos fiscais da Empresa, procedimento este mantido até a data vigente.

O Imobilizado até o exercício de 2012 está acrescido de gastos administrativos referentes às áreas dinâmicas da empresa, cujas funções principais estão voltadas para a implantação, reformas, adaptação ou modernização das linhas e seus componentes. Para o exercício de 2013, em função de estudos aprofundados da legislação societária vigente, optou-se pela sua descontinuidade. Em função da irrelevância do montante, a Administração desta Companhia optou em não realizar ajustes no Patrimônio Líquido, contudo, para transparência, demonstramos os efeitos desta conduta nos Lucros/Prejuízos Acumulados, contemplando, inclusive, os decorrentes dos procedimentos mencionados no item 3.8. Imobilizado Líquido – Extensão Leste x Linha 5 – Cedida à Companhia do Metropolitanano de São Paulo – METRO.

R\$ mil

Exercício	Patrimônio Líquido	Reflexo aumentativo no PL		Reflexo diminutivo no PL		Reflexo líquido no PL	
		Depreciação Linha 5	Ponderação da Depreciação dos gastos administrativos	Gastos administrativos	Depreciação da Extensão Leste	R\$ mil	%
2005	5.566.087		1.178	10.073	0	-8.895	-0,16%
2006	5.470.752	38.225	2.356	23.398	28.105	-10.922	-0,20%
2007	5.432.858	76.729	3.533	40.837	56.210	-16.785	-0,31%
2008	5.573.592	115.281	4.711	61.348	84.315	-25.671	-0,46%
2009	5.590.103	153.958	5.889	77.002	112.420	-29.575	-0,53%

2010	6.610.748	192.743	7.066	98.405	140.525	-39.121	-0,59%
2011	7.215.112	231.676	8.244	121.335	168.630	-50.045	-0,69%
2012	7.782.652	270.608	9.422	147.173	196.739	-63.882	-0,82%
2013	7.956.465	270.608	10.599	147.173	196.739	-62.705	-0,79%

O estudo relativo à Redução ao Valor Recuperável de Ativos (Impairment) demonstrou que não há indícios de que os ativos estão registrados contabilmente por valor que exceda seu valor de recuperação.

### 3.7. Intangível

É demonstrado pelo custo de aquisição e/ou formação, deduzido da amortização acumulada.

### 3.8. Imobilizado Líquido – Extensão Leste x Linha 5 – Cedida ao METRO

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, nos termos de seu Estatuto Social, Artigo 2º, Inciso II, Parágrafo Único, que dispõe sobre a celebração de convênios e contratos de prestação de serviço, gerenciamento de bens ou quaisquer serviços, de transporte de passageiros sobre trilhos ou guiados, com municípios e empresas ligadas ao sistema de transporte de passageiros em Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, firmou Convênios com o METRO, no esforço governamental de estabelecer direitos e obrigações que pudessem otimizar operacionalmente as operações de transportes por trilhos na região metropolitana, atendendo à demanda da população local.

Convênio nº 826374109100 em 27/12/2007 - objetivando a execução de ações conjuntas para a implantação, operação e manutenção do trecho Artur Alvim – Guaiánazes do Expresso Leste – **Extensão Leste**, pelo qual é transferida a CPTM a conservação e manutenção das instalações/obras civis, manutenção preventiva e corretiva de todos os equipamentos e sistemas instalados, a operação comercial exclusiva, a gestão de todos os assuntos relacionados aos processos operacionais e, consequentemente, a arrecadação das receitas operacionais da exploração do referido trecho. Convênio 826474109100 de 27/12/2007 - objetivando a execução de ações conjuntas para a implantação, operação e manutenção do trecho Capão Redondo – Largo Treze da **Linha 5 Lilas** do METRO, pelo qual é transferida ao METRO a conservação e manutenção das obras civis, equipamentos e sistemas, a operação comercial exclusiva, a gestão de todos os assuntos relacionados aos processos operacionais e, consequentemente, a arrecadação das receitas operacionais da exploração do referido trecho.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2013, estudos mais aprofundados à luz da Lei 11.638 de 2007, Art. 179, culminaram no entendimento da obrigatoriedade de registro contábil na CPTM do trecho intitulado Extensão Leste. Para tanto, foram considerados os valores residuais de registro no METRO, para o exercício findo de 31 de dezembro de 2012, devidamente registrados em contrapartida ao Passivo Não Circulante – Bens Cedidos do METRO (Extensão Leste), os quais entende esta Administração, em função da similaridade de bens no modal metro ferroviário, estarem apropriados para reconhecimento inicial, cabendo estudos técnicos no decorrer do ano subsequente para definição de taxas e vidas úteis específicas ao cenário operacional da CPTM.

Descrição	Custo Incorrido	Depreciação Acumulada	R\$ mil	
			SALDO EM 31/12/2013	
Terrenos Desapropriados	60.960	-	60.960	
Edificações	640.226	79.493	560.733	
Sistemas	78.715	14.500	64.215	
Outros	113.658	102.746	10.912	
<b>TOTAL</b>	<b>893.559</b>	<b>196.739</b>	<b>696.820</b>	

Os estudos realizados que culminaram na apropriação contábil da Extensão Leste na CPTM, também determinaram a reclassificação do registro do trecho intitulado Linha 5 – Lilás, do Grupo Investimentos para Grupo apartado no Balanço Patrimonial, inclusive com a suspensão da depreciação até então acumulada, no aguardo da permuta dos bens, cujo processo está encaminhado junto aos órgãos competentes estaduais.

R\$ mil

	Taxas anuais de Depreciação	Saldo em 31/12/2012	Ajustes no período	Saldo em 31/12/2013
Terrenos e Leito de Linha	--	87.696	14.795	102.491
Via Permanente, Edifícios, Instalações	1,25% a 6,66%	1.121.077	(434)	1.120.643
Equipamentos de Transportes Ferroviários	6,66% a 10%	1.501	(1)	1.500
Trens Unidades Elétricos	6,66% a 10%	280.216	(204)	280.012
Outros Equipamentos de Transporte	5,55% a 33,33%	30.740	(23)	30.717
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	4% a 33,33%	30.599	(8)	30.591
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>1.551.829</b>	<b>14.125</b>	<b>1.565.954</b>
Depreciação Acumulada		(270.607)	144	(270.463)
	<b>TOTAL</b>	<b>1.281.222</b>	<b>14.269</b>	<b>1.295.491</b>

### 3.9. Reconhecimento de Receita

A receita é reconhecida na extensão em que for provável que benefícios econômicos serão gerados para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM e quando possa ser mensurada de forma confiável. A receita é mensurada com base no valor justo da contraprestação recebida, excluindo descontos, abatimentos e demais encargos incidentes sobre as mesmas, sendo a receita decorrente da bilheteria auferida pela venda e as demais pelo regime de competência.

### 3.10. Provisões

#### Geral

Provisões são reconhecidas quando a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM tem uma obrigação presente (legal ou não formalizada) em consequência de um evento passado, é provável que benefícios econômicos sejam requeridos para liquidar a obrigação e uma estimativa confiável do valor da obrigação possa ser feita.

As provisões são revisadas e ajustadas para levar em conta alterações nas circunstâncias, tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

### 3.11. Outros ativos e passivos (circulantes e não circulantes)

Um ativo é reconhecido no balanço patrimonial quando for provável que seus benefícios econômicos futuros serão gerados em favor da "Companhia" e seu custo ou valor puder ser mensurado com segurança. Um passivo é reconhecido no balanço patrimonial quando a "Companhia" possui uma obrigação legal ou constituída como resultado de um evento passado, sendo provável que um recurso econômico seja requerido para liquidá-lo. São acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos e das variações monetárias ou cambiais incorridas. As provisões são registradas tendo como base as melhores estimativas do risco envolvido.

Os ativos e passivos são classificados como circulantes quando sua realização ou liquidação é provável que ocorra nos próximos 12 meses. Caso contrário, são demonstrados como não circulantes.

### 3.12. Previdência Privada – REFER

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos mantém plano de Previdência Privada junto à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER nos termos da **Nota 14.a**.

**3.13. Medida Provisória - MP nº 627 - Aplicação**

Em 11 de novembro de 2013, foi publicada, no Diário Oficial da União, a Medida Provisória - MP nº 627, que altera a legislação tributária federal relativa ao imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ, à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL, à Contribuição para o PIS/PASEP e à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS.

Também, revoga o Regime Tributário de Transição (RTT), instituído pela Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, e dispõe sobre a tributação da pessoa jurídica domiciliada no Brasil, com relação ao acréscimo patrimonial decorrente de participação em lucros auferidos no exterior por controladas e coligadas e de lucros auferidos por pessoa física residente no Brasil por intermédio de pessoa jurídica controlada no exterior e dá outras providências.

A princípio, as modificações por ela introduzidas não devem gerar maiores impactos tributários para a CPTM, contudo, impõe a cautela aguardar eventual conversão em lei para, então, se avaliar os impactos e possíveis medidas neutralizadoras a ser adotadas a partir de 2015.

**4 – IMPOSTOS A RECUPERAR**

Os impostos a recuperar acumulam o montante de R\$ 21.540 mil em 2013 (R\$ 7.924 mil em 2012), preponderantemente imposto de renda retido na fonte, no montante de R\$ 19.979 mil (R\$ 6.308 mil em 2012), a ser aproveitado quando da apuração fiscal definitiva.

**5 – ADIANTAMENTOS A FORNECEDORES**

Os adiantamentos concedidos pela CPTM no montante de R\$ 16.594 mil em 2013 (R\$ 13.091 em 2012) referem-se a despesas aduaneiras e tributos de importação.

**6 – INDENIZAÇÕES TRABALHISTAS A REEMBOLSAR**

O montante de R\$ 1.624 mil em 2013 (R\$ 8.179 mil em 2012) corresponde a decisões judiciais, transitadas em julgado, envolvendo complementação de aposentadoria e pensões de ex-funcionários da FEPASA, pagas pela CPTM, mas que constituem despesa da Fazenda do Estado de São Paulo, nos termos das Leis Paulistas 4.819, de 1958 e 9.343, de 1996.  
O parecer da Procuradoria Geral do Estado – PGE, proferido no PA1000288-601078/2010, reconheceu que a obrigação é do Estado de São Paulo e a CPTM tem o direito de ser reembolsada dos desembolsos financeiros que realizou a esse título.

**7 – ESTOQUES**

Os estoques da Companhia são compostos por insumos necessários à sua operação e manutenção, a partir da política de armazenagem por natureza dos materiais normais, essenciais, estratégicos e eventuais:

<b>Rubricas</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Material Ferroviário e de Uso Geral	99.504	99.202
Material de Escritório	900	820

Material Inservível e Sucata	1.224	1.249
Material em Análise	2.054	4.537
Bilhetes	339	753
Material a devolver – Reprova por Laudo	307	480
Materiais em poder de Terceiros	4.919	4.423
<b>TOTAL</b>	<b>109.247</b>	<b>111.464</b>

### 8 – OUTROS CRÉDITOS

<i>Rubricas</i>	R\$ mil	
	2013	2012
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos	13.759	13.538
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A	7.054	7.054
INSS – Ressarcimento Convênio	1.562	1.562
Entidades Diversas	93	2.169
Outras	1.579	1.579
<b>TOTAL</b>	<b>24.047</b>	<b>25.902</b>

### 9 – INVESTIMENTO

<i>Descrição</i>	R\$ mil	
	2013	2012
Participações Societárias	117	117
Obras de arte pictóricas	32	32
<b>TOTAL</b>	<b>149</b>	<b>149</b>

### 10 - IMOBILIZADO

<i>Descrição</i>	R\$ mil		
	Taxas anuais de Depreciação	2013	2012
Equipamentos de Giro	--	7.614	4.177
Terrenos e Leito de Linha	--	1.544.228	1.540.579
Via Permanente, Edifícios e Instalações	1,25% a 6,66%	2.626.302	2.595.428

Equipamentos de Transportes Ferroviários	6,66% a 10%	3.470	3.516
Trens Unidades Elétricos	6,66% a 10%	2.111.813	2.119.212
Outros Equipamentos de Transporte	5,55% a 33,33%	124.291	124.296
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	4% a 33,33%	200.384	194.356
Mobiliário em Geral	4,34% a 33,33%	52.996	47.710
Imobilizações em Andamento--		3.219.752	2.779.264
Outros Ativos Imobilizados--		20.058	17.412
Adiantamentos		23.483	-
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>9.934.391</b>	<b>9.425.950</b>
Depreciação Acumulada		(2.570.324)	(2.388.764)
	<b>TOTAL</b>	<b>7.364.067</b>	<b>7.037.186</b>

10.1 Movimentação do período (Custo de Aquisição)

Descrição	R\$ mil		
	31/12/2012	Adição	Baixa
Equipamentos de Giro	4.177	3.438	-
Terrenos e leito de linha	1.540.579	3.649	-
Via Permanente, Edifícios e Instalações	2.594.171	34.840	(2.709)
Equipamentos de Transportes Ferroviários	3.516	-	(46)
Trens Unidades Elétricas	2.119.213	-	(7.400)
Outros Equipamentos de Transporte	124.297	-	(6)
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	194.356	7.156	(1.128)
Mobiliário em Geral	47.710	7.394	(2.108)
Imobilizações em Andamento	2.779.262	750.349	(309.860)
Outros Ativos Imobilizados	18.669	2.862	(1.473)
Adiantamentos	-	23.483	-
Subtotal	<b>9.425.950</b>	<b>833.171</b>	<b>(324.730)</b>
Depreciação Acumulada	(2.388.764)	190.788	9.228
<b>TOTAL</b>	<b>7.037.186</b>	<b>642.383</b>	<b>315.502</b>

10.2 Movimentação do período (Depreciação)

Descrição	R\$ mil		
	31/12/2012	Adição	Baixa
Via permanente, Edifícios e Instalações	941.391	98.433	(923)
			1.038.901

Equipamentos de Transportes Ferroviários	3.516	-	(46)	3.470
Trens Unidades Elétricos	1.257.215	63.878	(5.327)	1.315.766
Outros Equipamentos de Transporte	19.279	5.952	(2)	25.229
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	123.129	18.489	(774)	140.844
Mobiliário em Geral	38.697	2.385	(2.042)	39.040
Outros Ativos Imobilizados	5.537	1.651	(114)	7.074
<b>TOTAL</b>	<b>2.388.764</b>	<b>190.788</b>	<b>9.228</b>	<b>2.570.324</b>

**11 – INTANGÍVEL**

Descrição	Taxas anuais de Amortização		R\$ mil	
	2012	2013	2012	2013
Sistema de Bilhetagem Eletrônica	10%	3.500	3.500	3.500
Sistema e Aplicativo - Software	20%	21.248	16.961	16.961
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>24.748</b>	<b>20.461</b>	<b>(6.655)</b>
Amortização Acumulada		(10.529)		
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>14.219</b>	<b>13.806</b>	
Software em Desenvolvimento		3.643	-	
	<b>TOTAL</b>	<b>17.862</b>	<b>13.806</b>	

11.1 Movimentação do período (Custo de Aquisição)

Descrição	R\$ mil			
	31/12/2012	Adição	Baixa	31/12/2013
Sistema de bilhetagem eletrônica	3.500	-	-	3.500
Sistema e Aplicativo Software	16.961	4.287	-	21.248
<b>SUBTOTAL</b>	<b>20.461</b>	<b>4.287</b>	<b>-</b>	<b>24.748</b>
Amortização Acumulada	(6.655)	(3.874)	-	(10.529)
<b>SUBTOTAL</b>	<b>13.806</b>	<b>413</b>	<b>-</b>	<b>14.219</b>
Software em Desenvolvimento	-	3.643	-	3.643
<b>TOTAL</b>	<b>13.806</b>	<b>4.056</b>	<b>-</b>	<b>17.862</b>

11.2 Movimentação do período (Amortização)

Descrição	R\$ mil		
	31/12/2012	Adição	Baixa
Sistema de bilheteagem eletrônica	3.500	-	-
Sistema e Aplicativo Software	3.155	3.874	-
<b>TOTAL</b>	<b>6.655</b>	<b>3.874</b>	<b>-</b>
			<b>10.529</b>

### 12 – TRIBUTOS PARCELADOS

ACORDO	PARCELAS		CREDOR	2013			2012		
	Liquidadas	Vincendas		CURTO PRAZO	LONGO PRAZO	CURTO PRAZO	LONGO PRAZO	CURTO PRAZO	LONGO PRAZO
PPI/2006	90	30	P.M. SÃO PAULO	4.295	6.443	3.983	9.959		
18186.008507/2010-26	20	40	INSS	13.507	31.515	13.507	31.515		
<b>TOTAL</b>				<b>17.802</b>	<b>37.958</b>	<b>17.490</b>	<b>41.474</b>		

- a) PPI/2006 – adesão ao Programa de Parcelamento Incentivado promovido pela Prefeitura da Cidade de São Paulo, decorrente de pendências de IPTU, no importe de R\$ 20.418 mil, em 120 parcelas mensais, consecutivas e corrigidas pela SELIC.
- b) INSS - Termo de Confissão de Dívida firmado junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil, em setembro de 2010, correspondente às notificações fiscais de débito - NFLD's 35.348.483.0 e 35.348.484.9, no montante de R\$ 57.745 mil, em 60 parcelas mensais, consecutivas e corrigidas pela SELIC. Tais NFLD's foram canceladas pelos Despachos Decisórios DERAT-SP/DICAT/EQREC n° 270/2012 e 271/2012, interrompendo-se o parcelamento no aguardo de decisão definitiva nas ações judiciais em que são discutidas.

### 13 – VENDA DE BILHETES/INSERVÍVEIS A APROPRIAR

Natureza da Receita	R\$ mil	
	2013	2012
Bilhetes – Expresso Turístico	25	19
Bilhete Eletrônico – BOM (Vide Nota 21)	2.852	-
Antecipação de Venda de Inservíveis e Sucatas	638	-
<b>TOTAL</b>	<b>3.515</b>	<b>19</b>

R\$ mil

NATUREZA DA CONTINGÊNCIA	2013	2012	Variação
Previdência Privada	306.478	93.519	212.959
Trabalhista	411.210	236.894	174.316
Cíveis	163.118	159.143	3.975
Previdenciária	9.612	9.040	572
<b>TOTAL</b>	<b>890.418</b>	<b>498.596</b>	<b>391.822</b>

#### 14.a. Plano de previdência complementar

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM é uma das patrocinadoras da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, que é uma entidade de previdência complementar fechada multipatrociniada, sem fins lucrativos, e foi fundada em 07/02/1979, de acordo com a legislação em vigor.

Apresentamos a seguir as principais características do plano de benefícios, vigente em 31/12/2013, avaliados nos termos da Deliberação CVM nº 695/12.

O Plano de Benefício Definido (BD) é o tipo de plano em que o participante se aposenta com um benefício pré-determinado. Atualmente, somente a patrocinadora CPTM possui este Plano na REFER.

Ao ingressar no Plano “**Plano de Benefício Definido da Patrocinadora CPTM**” os participantes estabelecem sua contribuição mensal de acordo com a sua idade e com o seu salário.

Os benefícios do Plano são:

- Aposentadoria por Invalidez;
- Aposentadoria por Idade;
- Aposentadoria por Tempo de Contribuição;
- Aposentadoria Especial;
- Auxílio-Doença;
- Pensão por morte;
- Auxílio-Reclusão;
- Pecúlio por morte.

Além, dos benefícios acima, os seguintes institutos previstos em Lei Complementar 109/2001:

- Benefício Proporcional Diferido;
- Resgate;
- Portabilidade e
- Auto patrocínio.

O método atuarial, premissas, hipóteses financeiras e atuariais utilizadas na presente avaliação são apropriadas e adequadas ao Plano de Benefícios oferecidos aos empregados da CPTM, sendo as seguintes:

#### Hipóteses Gerais

O método atuarial adotado para a avaliação dos passivos e custos dos benefícios do plano previdenciário “**Plano de Benefício Definido da Patrocinadora CPTM**”, é o da UCP – Unidade de Crédito Projetada, ou PUC – Projected Unit Credit, aplicada sobre as obrigações atualmente

projetadas (PBO – Projected Benefit Obligation), de acordo com o recomendado pelo Pronunciamento CPC nº 33 (R1) normatizado pela CVM – Comissão de Valores Mobiliários.

A partir de 2013, segundo a deliberação CVM 695/2012 não é mais permitido que os ganhos e perdas atuariais sejam diferidos e, portanto, devem ser reconhecidos imediatamente em ORA – Outros Resultados Abrangentes, observadas as limitações quando se tratar de ganhos atuariais.

#### Hipóteses Atuariais e Financeiras

De acordo com as normas aplicáveis, as hipóteses adotadas na presente avaliação foram definidas pela CPTM, em consonância com as hipóteses utilizadas pela REFER, sendo:

Tábua Mortalidade Geral	AT-83
Tábua Mortalidade de Inválidos	AT-49
Tábua entrada Invalidez	80% da Zimmermann
Rotatividade	0,15/(Tempo de Serviço + 1)
Projeção crescimento real de salário	3,00%
Projeção crescimento nominal de salário	8,66%
Fator de capacidade (salário e benefício)	98%
Taxa real anual de desconto	5,5% a. a.
Taxa nominal anual de desconto	10,77% a. a.
Taxa anual de longo prazo de inflação	5,0% a. a.
Idade na data de aposentadoria	Primeira idade em que se torna elegível a um benefício de aposentadoria
Diferença de idade entre participante e cônjuge	O homem tem 4 anos a mais que a mulher.
Composição familiar antes da aposentadoria	85% dos participantes são casados e possuem 2 filhos dependentes
Após aposentadoria	100% dos participantes são casados; para pensionistas considera-se a composição real da família.

Neste contexto, o Relatório de Avaliação Atuarial Dezembro 2013 aponta um déficit atuarial (Passivo descoberto) de R\$ 612.955.709 mil (seiscentos e doze milhões, novecentos e cinquenta e cinco mil setecentos e nove reais), tendo sua base de cálculo influenciada pelo valor de R\$ 422.121.136 (quatrocentos e vinte e dois milhões cento e vinte e um mil cento e trinta e seis reais), decorrente de dívida não honrada pela CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos junto a REFER, na data de seu vencimento, que nos termos da Resolução CGPC 26/2008, foi reconhecida pela REFER como crédito de liquidação duvidosa e, como tal, lançada à perda, reduzindo-se assim o Patrimônio do Plano.

Da parcela evidenciada como Passivo descoberto, esclarecemos que dos R\$ 612.955.709 mil (seiscentos e doze milhões, novecentos e cinquenta e cinco mil setecentos e nove reais), considerando que fosse efetuado o ajuste do déficit no Plano Patrocinado pela CPTM de acordo com as regras previstas nas Leis Complementares nº 109/2001 e nº 108/2001, a saber, rateio do déficit proporcional às contribuições normais efetuadas por Participantes Ativos, Assistidos e Patrocinadoras, a CPTM seria atribuído arcar adicionalmente com 50% dessa responsabilidade, ou seja, R\$ 306.477.855 (trezentos e seis milhões, quatrocentos e setenta e sete mil e oitocentos e cinquenta e cinco reais), visto que as contribuições normais da Patrocinadora são paritárias às dos Participantes Ativos e Assistidos. Aos Participantes Ativos seria atribuída a responsabilidade sobre R\$

263.803.056 (duzentos e sessenta e três milhões, oitocentos e três mil e cinquenta e seis reais) – 43,0 %, e aos Participantes Assistidos R\$ 42.674.799 (quarenta e dois milhões, seiscentos e setenta e quatro mil e setecentos e noventa e nove reais) – 7,0 %.

**Resultados**

Apresentamos, a seguir, os resultados apurados a partir da base de dados e premissas admitidas:

**Plano de Aposentadoria**

<b>Exercício Fiscal findo em</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>
<b>A. RECONCILIAÇÃO DO VALOR DAS OBRIGAÇÕES ATUARIAIS</b>		
Valor das obrigações no início do ano	792.758.626	680.400.949
Custo do serviço corrente bruto	22.650.246	9.838.548
Juros sobre obrigação atuarial	89.581.725	76.885.307
Contribuições de participantes vertidas ao plano	4.002.932	3.781.995
Benefícios pagos no ano	(27.824.632)	(23.979.593)
(Ganho) / perda atuarial	139.094.996	45.831.420
<b>Valor das obrigações calculadas no final do ano</b>	<b>1.020.263.894</b>	<b>792.758.626</b>

<b>B. RECONCILIAÇÃO DO VALOR JUSTO DOS ATIVOS</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>
Valor justo dos ativos no início do ano	427.178.070	469.833.997
Rendimento esperado no ano	48.271.122	53.091.242
Contribuições de patrocinadoras (não inclui benefícios pagos diretamente pelas patrocinadoras)	7.283.877	6.371.358
Contribuições de participantes vertidas ao plano	4.002.932	3.781.995
Benefícios pagos no ano	(27.824.632)	(23.979.593)
Ganho / (Perda) atuarial nos ativos do plano	(51.603.184)	(81.920.929)
<b>Valor justo dos ativos no final do ano</b>	<b>407.308.185</b>	<b>427.178.070</b>

<b>C. CONCILIAÇÃO DOS VALORES RECONHECIDOS NO BALANÇO (PARCIAL OU TOTALMENTE COBERTOS)</b>	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>
Valor presente das obrigações atuariais com cobertura	1.020.263.894	792.758.626
Valor justo dos ativos do plano	407.308.185	427.178.070
Déficit/ (Superávit) para cobertura de planos	612.955.709	365.580.556
Valor presente das obrigações atuariais sem cobertura (planos sem ativos financeiros)		

Ganhos/ (Perdas) atuariais não reconhecidos	--	(175.800.582)
Custo do serviço passado não reconhecido		
Efeito do limite do parágrafo 58 (b) (incluindo as recomendações do IFRIC 14)		
<b>Passivo/ (Ativo) líquido</b>	<b>612.955.709</b>	<b>189.779.974</b>
<b>D. COMPONENTES DA DESPESA/ (RECEITA) DO PLANO</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
	<b>R\$</b>	<b>R\$</b>
Valores reconhecidos no demonstrativo de resultados do exercício		
Custo do serviço corrente (líquido da contribuição do participante)	18.647.314	6.056.553
Juros sobre as obrigações atuariais	89.581.725	76.885.307
Rendimento esperado dos ativos do plano	(48.271.122)	(53.091.242)
Rendimento esperado dos ativos reembolsáveis	-	-
Amortização do custo do serviço passado (incluindo parágrafo 58 (a))	-	-
Amortização de (ganhos) / perdas atuariais líquidos (incluindo parágrafo 58(a))	-	3.575.193
Efeito do limite do parágrafo 58 (b) (incluindo as recomendações do IFRIC 14)	-	-
(Ganhos) / Perdas (reconhecidos devido ao impacto da redução no plano)	-	-
(Ganhos) / Perdas (reconhecidos devido ao impacto da liquidação antecipada no plano)	-	-
<b>Total da despesa (receita) a ser reconhecida</b>	<b>59.957.917</b>	<b>33.425.811</b>
<b>E. PRINCIPAIS HIPÓTESES ATUARIAIS</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
Hipóteses utilizadas para determinar VAOF e VJA no final do ano		
Taxa de desconto nominal	10,77%	11,30%
Taxa de aumento nominal do salário	8,66%	7,10%
Taxa estimada de inflação no longo prazo	5,00%	5,00%
Fator de capacidade (salário e benefício)	98,00%	98,00%
Hipóteses utilizadas para determinar a despesa/(receita) a ser reconhecida em 2013		
Taxa de desconto nominal	11,30%	11,30%
Taxa de rendimento nominal esperado dos ativos do plano	11,30%	11,30%
Taxa de aumento nominal do salário	7,10%	7,10%
Taxa estimada de inflação ao longo prazo	5,00%	5,00%
<b>F. ATIVOS DO PLANO (Percentual de alocação dos ativos)</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>

Renda fixa	48,66%	59,92%
Renda variável	13,98%	15,01%
Inv. Estruturados	21,73%	16,14%
Imóveis	14,87%	8,20%
Op. Com Participantes	0,77%	0,72%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

#### G. HISTÓRICO DE GANHOS E PERDAS OBSERVADOS

	R\$	R\$
Valor presente das obrigações atuariais	1.020.263.894	792.758.626
Valor justo dos ativos do plano	407.308.185	427.178.070
Déficit/ (Superávit) do plano	612.955.709	365.580.556
(Ganhos)/Perdas nas obrigações atuariais		
Valor	(51.603.184)	(81.920.929)
Percentual dos ativos do plano	(12,67%)	(19,18%)
(Ganhos)/Perdas nas obrigações atuariais		
Valor	(139.094.996)	(45.831.421)
Percentual valor presente das obrigações atuariais	(13,63%)	5,78%
Total do Ganho/(Perda) atuarial e nos ativos do plano	(190.698.180)	(127.752.349)

#### H. RESUMO DOS DADOS CADASTRALS

	31/12/2013	31/12/2012
Data das estatísticas		
<b>Participantes Ativos</b>		
Quantitativo	940	1.090
Folha salarial anual	69.007.157	67.437.817
Salário médio anual	73.412	61.870
Idade média	51,7	51,3
Tempo médio de serviço	23,1	27,8
<b>Aposentados e Pensionistas</b>		
Quantitativo	1.068	1.001
Benefício médio anual	23.510	23.153
Idade média	61,2	60,5

#### 1 - COMPONENTES DA DESPESA/ (RECEITA) DO PLANO PROJETADA PARA 2014

Custo do serviço corrente bruto	29.150.397
Juros sobre obrigação atuarial	56.114.514
Rendimento esperado dos ativos	(43.870.269)
Amortização de (ganhos) ou perdas atuariais não reconhecidos	-
<b>Total da despesa/(receita) a ser reconhecida</b>	<b>41.394.642</b>
<b>2 - HIPÓTESES USADAS PARA DETERMINAR A DESPESA/(RECEITA) DO PLANO</b>	
Taxa de desconto real	5,50%
Taxa de desconto nominal	10,77%
Taxa de aumento real do salário	3,00%
Taxa de aumento nominal do salário	8,66%
Taxa estimada de inflação a longo prazo	5,00%
Fator de capacidade (salário e benefício)	98,00%

#### 14.b. Trabalhistas e Cíveis

De acordo com a Resolução CFC nº 1.180/09 de 24/07/09, que aprova a NBC.TG 25, a CPTM constituiu provisão no montante de R\$ 574.328 mil para os processos contingentes cuja perda é Provável. Para os processos contingentes avaliados como risco de perda Possível a Empresa não constituiu provisão, passando apenas a divulgá-la.

Natureza das contingências	2013		2012	
	Avaliação de Perda		Avaliação de Perda	
	Provável	Possível	Provável	Possível
Trabalhistas	411.210	99.227	236.894	65.776
Cíveis	163.118	199.566	159.143	181.741
<b>TOTAL</b>	<b>574.328</b>	<b>298.793</b>	<b>396.037</b>	<b>247.517</b>

R\$ mil

As provisões cíveis resultam, em sua maioria, de pedidos de indenização decorrentes de acidentes com passageiros transportados pela Companhia, bem como demais incidentes ocorridos no leito férreo, como por exemplo, atropelamentos. Existem alguns pedidos judiciais de reequilíbrio econômico financeiro de contratos ou pedidos de indenização que também representam valores relevantes, além, ainda, de execuções fiscais decorrentes de multas por infração, ISS e IPTU. Quanto aos processos trabalhistas referem-se a pedidos de pagamento de diferenças de remuneração decorrentes de cálculos de horas extras, adicionais de periculosidade, insalubridade e de risco, acidentes de trabalho, diferenças de verbas rescisórias pagas a empregados aposentados, incidências de anuênio em outras verbas trabalhistas e casos semelhantes.

As causas classificadas como de risco possível de perda discutem questões semelhantes às descritas acima, todavia, dadas as peculiaridades dos pedidos nelas formulados, a Administração, baseada na opinião de seus advogados, considera que a probabilidade de perda é muito menor, e seus valores estariam cobertos pelas provisões já efetuadas.

Os desembolsos possíveis decorrentes da eventual perda das ações com risco de perda provável poderão ocorrer no período de aproximadamente 2 a 3 anos, em média.

R\$ mil

<b>CONTINGÊNCIAS TRABALHISTAS</b>					
Saldo em 31/12/2012	Entradas		Baixas		Saldo em 31/12/2013
	Novas	Acréscimos	Liquidação	Reversão por mudança de probabilidade	
236.894	120.401	179.529	47.641	54.366	23.607
<b>CONTINGÊNCIAS CÍVEIS</b>					
Saldo em 31/12/2012	Entradas		Baixas		Saldo em 31/12/2013
	Novas	Acréscimos	Liquidação	Reversão por mudança de probabilidade	
159.143	27.403	279	1.479	22.183	45

#### 14.c. Previdenciária

Provisão para prováveis perdas decorrentes de ação fiscalizatória do INSS, encerrada no exercício de 2002, discutidas no Processo nº 0030316-05.2003.4.03.6100.

R\$ mil

	2013	2012
<b>Saldo inicial</b>	<b>9.040</b>	<b>8.404</b>
Atualização de juros	572	636
<b>Saldo final</b>	<b>9.612</b>	<b>9.040</b>

#### 15 – PASSIVOS FUTUROS & RECEITA DIFERIDA

Em 05.03.07, a CPTM cedeu, parcialmente, ao FUNDO DE INVESTIMENTO EM DIREITOS CREDITÓRIOS NÃO PADRONIZADOS COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM os direitos decorrentes da venda de bilhetes da modalidade comum (i.e., Bilhetes Unitários e seus múltiplos, ficando excluídos os Bilhetes Únicos), pelo preço de R\$ 200.000 mil, sendo R\$ 150.000 mil em espécie e R\$ 50.000 mil em cotas subordinadas.

Por se tratar da cessão de direitos e, se caracterizar pelo recebimento antecipado da receita a ser realizada pela futura prestação de serviço de transporte, sem vínculo de obrigação por parte da CPTM junto ao Fundo, foi apropriada no "Grupo Resultado de Exercícios Futuros" bem como seus respectivos custos. Entretanto, com o advento da Lei 11.638/07, tais registros foram transferidos para o grupo Passivo Não Circulante.

## 16 – INSTRUMENTOS FINANCEIROS

A Companhia mantém operações com instrumentos financeiros. A administração desses instrumentos é efetuada por meio de estratégias operacionais e controles internos visando assegurar liquidez, rentabilidade e segurança. A Companhia não efetua aplicações de caráter especulativo, em derivativos ou quaisquer outros ativos de risco. Os resultados obtidos com estas operações estão condizentes com as políticas e estratégias definidas pela Administração da Companhia.

Em 31 de dezembro de 2013, os principais instrumentos financeiros estão descritos a seguir:

- Caixa e equivalentes de caixa são classificados como valor justo por meio do resultado.
- Contas a receber e demais valores realizáveis decorrem diretamente das operações da Companhia, são classificados e estão registrados pelos seus valores originais, sujeitos a provisão para perdas e ajuste a valor presente, quando aplicável.
- Fornecedores e demais obrigações decorrem diretamente das operações da Companhia e são classificados como passivos financeiros pelo custo amortizado.
- A classificação dos instrumentos financeiros está apresentada no quadro a seguir, e não existem instrumentos financeiros classificados em outras categorias além das informadas em 31 de dezembro de 2013 e 2012:

Descrição	2013			2012			Total	Passivo financeiro ao custo amortizado	Empréstimos e recebíveis	Valor justo por meio do resultado	Passivo financeiro ao custo amortizado	Total
	Valor justo por meio do resultado	Empréstimos e recebíveis	Passivo financeiro ao custo amortizado	Empréstimos e recebíveis	Passivo financeiro ao custo amortizado	Empréstimos e recebíveis						
<b>Ativos</b>												
Caixa e equivalentes de caixa	93.106					93.106				45.455		45.455
Contas a receber		9.584				9.584			1.801			1.801
Impostos a Recuperar		21.540				21.540			7.924			7.924
Adiantamentos a Empregados		11.094				11.094			9.681			9.681
Adiantamentos a Fornecedores		16.594				16.594			13.091			13.091
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar		1.624				1.624			8.179			8.179
Outros Valores Realizáveis		12.127				12.127			7.242			7.242
Estoques	109.247					109.247				111.464		111.464
<b>Passivos</b>												
Fornecedores			135.362			135.362					199.832	199.832
Pessoal e Encargos Sociais			22.934			22.934					18.329	18.329
Impostos, Taxas e Contribuições			14.060			14.060					15.636	15.636
Títulos Parcelados			17.802			17.802					17.490	17.490
Contas a Pagar			14.570			14.570					12.274	12.274

R\$ mil

As operações da Companhia estão sujeitas ao Risco de crédito, decorrente da possibilidade de a Companhia ter perdas por inadimplência de suas contrapartes. Para mitigar esses riscos, a Companhia adota como prática a análise das situações financeira e patrimonial de suas contrapartes e acompanhamento permanente das posições em aberto. No que tange às instituições financeiras, a Companhia somente realiza operações exclusivamente pelo Banco do Brasil S/A, na forma estabelecida pelo Decreto nº 55357 de 18/01/2010. A Administração da Companhia acredita que constitui provisões suficientes para fazer frente ao não recebimento.

#### 17 – CAPITAL SOCIAL

O Capital Subscrito e Integralizado está representado por 377.625.952.987 (220.989.227.592 em 2012) ações ordinárias nominativas, no montante de R\$ 11.328.779 mil (R\$ 6.629.676 mil em 2012), tendo havido capitalização dos recursos antecipados pelo acionista majoritário, neste exercício, no importe de R\$ 4.698.946 mil (quatro bilhões, seiscentos e noventa e oito milhões, novecentos e quarenta e seis mil reais). A Companhia possui Capital Autorizado de R\$ 15.000.000 mil, conforme Artigo 3º, parágrafo único, do seu Estatuto Social, devidamente autorizado na AGE 39, realizada em 27/09/2013.

#### 18 – RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA

<i>Descrição</i>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
<b>RECEITA OPERACIONAL BRUTA</b>	<b>1.993.181</b>	<b>1.704.479</b>
Receita dos Transportes Ferroviários	1.159.260	1.114.170
Subvenção Recebida para Operação	772.190	537.485
Outras Receitas	61.731	52.824
<b>DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA</b>	<b>24.136</b>	<b>46.402</b>
Cofins e Pasep	23.230	45.554
Impostos	906	848
<b>RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA</b>	<b>1.969.045</b>	<b>1.658.077</b>

R\$ mil

#### 19 – CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS

<i>Descrição</i>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
Pessoal	734.297	605.946
Energia Elétrica de Tração	100.818	129.927
Serviços de Terceiros	509.133	428.757
Depreciação/Amortização	186.752	184.047
Outros	92.497	109.727

R\$ mil

CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS 1.623.497 1.458.404

**20 – DESPESAS ADMINISTRATIVAS**

R\$ mil

<i>Descrição</i>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
Pessoal	156.887	107.128
Serviços de Terceiros	93.403	67.183
Depreciação e Amortização	7.910	42.717
Provisões	431.380	86.680
Gastos Gerais	63.687	67.413
<b>TOTAL</b>	<b>753.267</b>	<b>371.121</b>

**21 – OUTRAS RECEITAS E DESPESAS**

R\$ mil

<i>Descrição</i>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
Perdas decorrentes do SBE	(95.293)	(51.003)
Baixas Patrimoniais	(331)	(8.830)
Despesas Recorrentes Diversas	-	(3.352)
Receitas Eventuais	8.835	22.859
Vendas de Sucatas e Inservíveis	1.562	1.182
Outras	(3.207)	666
<b>TOTAL</b>	<b>(88.434)</b>	<b>(38.478)</b>

**22 – DESPESAS FINANCEIRAS LÍQUIDAS**

R\$ mil

<i>Descrição</i>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>
Receitas financeiras	142.528	158.227
- Rendimentos de Aplicações e Fundos	129.956	143.334
- Variação Monetária Ativa	1.269	8.394
- Outras	11.303	6.499

(-) Despesas Financeiras	(153.795)	(165.459)
- Variação de Receita Prevista	(149.287)	(159.301)
- Variação Monetária Passiva	(163)	(1.850)
- Outras	(4.345)	(4.308)
<b>TOTAL</b>	<b>(11.267)</b>	<b>(7.232)</b>

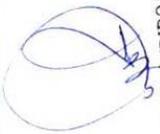
### 23 – EVENTOS RELEVANTES

#### SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA - SBE

As Empresas São Paulo Transportes S.A. – SPTRANS, como gestora, Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, com anuência da Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM e da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, em 06/10/2005, firmaram Convênio de Integração Operacional e Tarifária, por meio de utilização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, com cartão inteligente, entre os Sistemas de Transporte Coletivo Municipal e Estadual, cuja implantação ocorreu em 30 de dezembro de 2005, abrangendo, inicialmente, a Linha 9 – Esmeralda da CPTM e a Linha 2 – Verde do Metrô, estendida atualmente à todas as linhas ferroviárias. Em 2007, aderiu ao referido Convênio, por meio do Termo Aditivo nº 01, a Via Quatro Concessionária da Linha Quatro do METRO. Em 01/10/2012, a “Companhia” firmou Acordo para Uso de Cartão de Passagem com o Consórcio Metropolitano de Transporte - CMT, tendo como partícipe a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO, para uso do Sistema BOM, beneficiando os passageiros que dele se utilizar, cuja adesão ocorreu, de maneira significativa, no exercício findo em 31 de dezembro de 2013.

### 24 – COBERTURA DE SEGUROS

A CPTM é auto seguradora em relação aos bens patrimoniais de sua propriedade e em relação aos serviços por ela prestados, não se valendo de contratação de empresa especializada para diluição desses riscos.

  
**MARLI CÂNDIDO DUTRA**  
 CRC SP131206/O-7  
 CPF 077.602.618-61

## BALANÇO SOCIAL ANUAL 2013

DESCRIÇÃO	2013		2012		2011	
	Qtde	R\$ mil	Qtde	R\$ mil	Qtde	R\$ mil
Remuneração Bruta a Empregados	8.591	553.735	8.002	463.866	7.487	415.339
Relação entre a maior e a menor remuneração	13,5		13,5		13,5	
<b>Indicadores Sociais Internos</b>						
Encargos Sociais	8.591	210.793	8.002	174.217	7.487	154.268
Alimentação	8.591	49.122	8.002	45.972	7.994	35.380
Transporte de Empregados	1.088	763	1.091	755	1.132	1.506
Saúde	8.591	31.745	8.002	23.515	7.315	16.910
Previdência Privada	871	9.425	959	7.235	1.027	7.469
Educação (homem/hora)	62.511	892	140.424	859	96.450	1.159
Capacitação e Desenvolvimento Profissional (homem/hora)	632.325	2.295	533.343	1.855	587.241	1.646
Creches ou Auxílio-Creches	834	2.951	807	2.623	829	2.402
<b>Indicadores do Corpo Funcional</b>						
Empregados no final do exercício	8.591		8.002		7.487	
Admissões	1058		1014		561	
Demissões	469		499		368	
Estagiários no final do exercício	747		659		838	
<b>Empregados por faixa etária</b>						
Menores de 18 anos	1		-		-	
De 18 a 35 anos	3.099		2.680		2.172	
De 36 a 60 anos	5.265		5.139		5.145	
Acima de 60 anos	226		183		170	
<b>Empregados por nível de escolaridade</b>						
Analfabetos	0		-		-	
Com ensino fundamental	665		693		762	
Com ensino médio	5.531		5.149		4.883	
Com ensino superior	2.395		2.160		1.842	
Pós-graduados	0		-		-	
<b>Empregados por gênero</b>						
Masculino	7.141		6.704		6.304	
Feminino	1.450		1.298		1.183	
Ocupantes de cargos de chefia por sexo	100%		100%		100%	
Masculinos	89%		90%		90%	
Femininos	11%		10%		10%	
<b>Outras informações</b>						
Ações trabalhistas	11.936	510.439	12.383	302.670		
Indenizações pagas por determinação da Justiça	11.262 mil		R\$ 82.490 mil			

PROGRAMAS	Valor / Verbas - R\$ mil		
	CPTM	SESI	Total (CPTM+SESI)
Saúde e Qualidade de Vida - 2012	296	97	393
Saúde e Qualidade de Vida - 2013	1.176	120	1.296

AOS  
ADMINISTRADORES E ACIONISTAS DA  
COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM  
SÃO PAULO – SP

## **RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS**

Examinamos as demonstrações contábeis da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2013 e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, assim como o resumo das principais práticas contábeis e demais notas explicativas.

### **Responsabilidade da administração sobre as demonstrações contábeis**

A administração da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas demonstrações contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações contábeis livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

### **Responsabilidade dos auditores independentes**

Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis com base em nossa auditoria, conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas pelos auditores e que a auditoria seja planejada e executada com o objetivo de obter segurança razoável de que as demonstrações contábeis estão livres de distorção relevante.

Uma auditoria envolve a execução de procedimentos selecionados para obtenção de evidências a respeito dos valores e divulgações apresentados nas demonstrações contábeis. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas demonstrações contábeis, independentemente se causada por fraude ou erro. Nessa avaliação de riscos, o auditor considera os controles internos relevantes para a elaboração e adequada apresentação das demonstrações contábeis da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM para planejar os procedimentos de auditoria que são apropriados nas circunstâncias, mas não para fins de expressar uma opinião sobre a eficácia desses controles internos da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM. Uma auditoria inclui, também, a avaliação da adequação das práticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis feitas pela administração, bem como a avaliação da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

### **Opinião**

Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas, quando lidas em conjunto com as notas explicativas que as acompanham, apresentam adequadamente, em seus aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM em 31 de dezembro de 2013, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

**Ênfases**

Conforme mencionado na nota explicativa nº 3.6, o imobilizado até o exercício de 2012 está acrescido de gastos administrativos referentes às áreas dinâmicas da empresa, cujas funções principais estão voltadas para a implantação, reformas, adaptação ou modernização das linhas e seus componentes. Para o exercício de 2013, em função de estudos aprofundados da legislação societária vigente, a Companhia optou pela sua descontinuidade. Em função da irrelevância do montante, a administração desta Companhia optou em não realizar ajustes no Patrimônio Líquido. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme mencionado na nota explicativa nº 3.8, a COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM, nos termos de seu Estatuto Social, artigo 2º, inciso II, parágrafo único, que dispõe sobre a celebração de convênios e contratos de prestação de serviço, gerenciamento de bens ou quaisquer serviços, de transporte de passageiros sobre trilhos ou guiados, com municípios e empresas ligadas ao sistema de transporte de passageiros em Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, firmou Convênios com o METRO, no esforço governamental de estabelecer direitos e obrigações que pudessem otimizar operacionalmente as operações de transportes por trilhos na região metropolitana, atendendo à demanda da população local. No exercício findo em 31 de dezembro de 2013, estudos mais aprofundados à luz da Lei nº 11.638 de 2007, artigo 179, culminaram no entendimento da obrigatoriedade de registro contábil na CPTM do trecho intitulado Extensão Leste. Para tanto, foram considerados os valores residuais de registro no METRO, para o exercício findo de 31 de dezembro de 2012, devidamente registrados em contrapartida ao Passivo Não Circulante – Bens Cedidos do METRO (Extensão Leste), os quais entende a administração, em função da similaridade de bens no modal metro ferroviário, estarem apropriados para reconhecimento inicial, cabendo estudos técnicos no decorrer do ano subsequente para definição de taxas e vidas úteis específicas ao cenário operacional da CPTM. Os estudos realizados que culminaram na apropriação contábil da Extensão Leste na CPTM, também determinaram a reclassificação do registro do trecho intitulado Linha 5 – Lilás, do Grupo Investimentos para Grupo apartado no Balanço Patrimonial, inclusive com a suspensão da depreciação até então acumulada, no aguardo da permuta dos bens, cujo processo está encaminhado junto aos órgãos competentes estaduais. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme mencionado na nota explicativa nº 3.13, em 11 de novembro de 2013, foi publicada, no Diário Oficial da União, a Medida Provisória nº 627, que altera a legislação tributária federal relativa ao Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas – IRPJ, à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL, à Contribuição para o PIS/PASEP e à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS.

Também, revoga o Regime Tributário de Transição (RTT), instituído pela Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, e dispõe sobre a tributação da pessoa jurídica domiciliada no Brasil, com relação ao acréscimo patrimonial decorrente de participação em lucros auferidos no exterior por controladas e coligadas e de lucros auferidos por pessoa física residente no Brasil por intermédio de pessoa jurídica controlada no exterior e dá outras providências. A princípio, as modificações por ela introduzidas não devem gerar maiores impactos tributários para a CPTM, contudo, impõe a cautela aguardar eventual conversão em lei para, então, se avaliar os impactos e possíveis medidas neutralizadoras a ser adotadas a partir de 2015. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme mencionado na nota explicativa nº 14.a, o Relatório de Avaliação Atuarial Dezembro 2013 aponta um déficit atuarial (Passivo descoberto) de R\$ 612.956 mil, tendo sua base de cálculo influenciada pelo valor de R\$ 422.121 mil, decorrente de dívida não honrada pela CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos junto a REFER, na data de seu vencimento, que nos termos da Resolução CGPC 26/2008, foi reconhecida pela REFER como crédito de liquidação duvidosa e, como tal, lançada à perda, reduzindo-se assim o Patrimônio do Plano. Da parcela evidenciada como Passivo descoberto, dos R\$ 612.956 mil, considerando que fosse efetuado o ajuste do déficit no Plano Patrocinado pela CPTM de acordo com as regras previstas nas Leis Complementares nº 109/2001 e nº 108/2001, a saber, rateio do déficit proporcional às contribuições normais efetuadas por Participantes Ativos, Assistidos e Patrocinadoras, à CPTM seria atribuído arcar adicionalmente com 50% dessa responsabilidade, ou seja, R\$ 306.478 mil (valor registrado na rubrica provisão para contingências), visto que as contribuições normais da Patrocinadora são paritárias às dos Participantes Ativos e Assistidos. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme mencionado na nota explicativa nº 23, as Empresas São Paulo Transportes S.A. – SPTRANS, como gestora, Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, com anuência da Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM e da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, em 06/10/2005, firmaram Convênio de Integração Operacional e Tarifária, por meio de utilização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, com cartão inteligente, entre os Sistemas de Transporte Coletivo Municipal e Estadual, cuja implantação ocorreu em 30 de dezembro de 2005, abrangendo, inicialmente, a Linha 9 – Esmeralda da CPTM e a Linha 2 – Verde do Metrô, estendida atualmente à todas as linhas ferroviárias. Em 2007, aderiu ao referido Convênio, por meio do Termo Aditivo nº 01, a Via Quatro Concessionária da Linha Quatro do METRO. Em 1º/10/2012, a “Companhia” firmou Acordo para Uso de Cartão de Passagem com o Consórcio Metropolitano de Transporte - CMT, tendo como partícipe a Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO, para uso do Sistema BOM, beneficiando os passageiros que dele se utilizar, cuja adesão ocorreu, de maneira significativa, no exercício findo em 31 de dezembro de 2013. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

Conforme mencionado na nota explicativa nº 24, a CPTM é auto seguradora em relação aos bens patrimoniais de sua propriedade e em relação aos serviços por ela prestados, não se valendo de contratação de empresa especializada para diluição desses riscos. Nossa opinião não contém modificação em função deste assunto.

### **Outros assuntos**

#### **Demonstração do valor adicionado**

Examinamos, também, a demonstração do valor adicionado (DVA), referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2013, elaborada sob a responsabilidade da administração da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM, cuja apresentação é requerida pela legislação societária brasileira para companhias abertas e como informação suplementar pelas IFRSs que não requerem a apresentação da DVA. Essa demonstração foi submetida aos mesmos procedimentos de auditoria descritos anteriormente e, em nossa opinião, está adequadamente apresentada, em seus aspectos relevantes, em relação às demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

**Auditoria dos valores correspondentes ao exercício anterior**

Os valores correspondentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2012, apresentados para fins de comparação, no balanço patrimonial e nas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa, foram auditados por outros auditores independentes que emitiram relatório datado em 25 de fevereiro de 2013, sem ressalva, com ênfase de que através das notas explicativas de nº 15 e de nº 19, às demonstrações contábeis de 31 de dezembro de 2012, a Companhia evidencia a destinação dos ingressos de recursos materiais e ou financeiros até então realizados pelo acionista majoritário, para a cobertura dos prejuízos econômico-financeiros, e parágrafo de outros assuntos quando a auditoria dos valores do exercício anterior.

Não auditamos, nem foram auditados por outros auditores independentes, os valores apresentados para fins de comparação na demonstração do valor adicionado.

São Paulo, 20 de fevereiro de 2014.



UHY MOREIRA – AUDITORES  
CRC 2 RS 3717 S SP  
HERALDO S. S. DE BARCELLOS  
Contador 1 CRC RS 11609 S SP  
CNAI Nº 43  
Responsável Técnico