

relatório da administração 2014



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

MARIA D'ARC LOPES BESERRA (Abril a maio/2014)

PRISCILA GRECOV (A partir de maio/2014)

CONSELHO FISCAL

MARCELO PEREIRA DE AMORIM

APARECIDA MASSAKO FUNAGOSHI BOVI

MARIA ZILDA ROCHA LEITE

YUKIMI NAGATA (Até abril/2014)

GRACE MARIA MONTEIRO DA SILVA FREITAS (A partir de maio/2014)

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

Sumário

4 Mapa Metropolitano

5 Palavra da Diretoria

9 Perfil

10 Destaques

12 Desempenho Operacional

19 Desempenho Econômico-Financeiro

25 Desenvolvimento Organizacional e Recursos Humanos

35 Responsabilidade Socioambiental

45 Plano de Expansão e Modernização

52 Anexos: Demonstrações Financeiras 2014

Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network



Legenda Legend

	Linha 1 - Azul Line 1-Blue	METRÔ
	Linha 2 - Verde Line 2-Green	METRÔ
	Linha 3 - Vermelha Line 3-Red	METRÔ
	Linha 4 - Amarela Line 4-Yellow	VIAQUATRO
	Linha 5 - Lilás Line 5-Lilac	METRÔ
	Linha 7 - Rubi Line 7-Ruby	CPTM
	Linha 8 - Diamante Line 8-Diamond	CPTM
	Linha 9 - Esmeralda Line 9-Emerald	CPTM
	Linha 10 - Turquesa Line 10-Turquoise	CPTM
	Linha 11 - Coral Line 11-Coral	CPTM
	Linha 11 - Coral - Expresso Leste Line 11-Coral - East Express	CPTM
	Linha 12 - Safira Line 12-Sapphire	CPTM
	Linha 15 - Prata Line 15-Silver	METRÔ
	Expresso Turístico Touristic Express	CPTM
	Ponte ORCA - tarifada Orca Shuttle Service	EMTU
	Corredor Metropolitano de Ônibus ABD ABD Metropolitan Bus Corridor	EMTU
	Terminal Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Terminal	

	Estação Station		Estações com elevador Station with elevator
	Integração - gratuita Integration - Free Interchange		Acesso livre Free access
	Integração - tarifada Integration - Paid Interchange		
	Integração - gratuita: Horário Especial (veja no site: METRÔ/CPTM) Integration - Free Interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)		
	Terminal Rodoviário Road Terminal		
	Bicicletário Bike Parking Terminal		Paraciclos Bike Attaching Post
	Bicicletário com empréstimo de bicicleta Bike Parking & Rental Terminal		
	Estacionamento de Carro Integrado Integrated Car Parking		
	Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclos Integrated Car Parking/ Bike Attaching Post		

Informações úteis Useful Information

CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100

Consulte no site das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas.
Please address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours and line interchange information.

Palavra da Diretoria

Em 2014 a CPTM completou mais um ciclo de trabalho, prosseguindo na modernização e expansão de seus serviços, aprimorando o processo de gestão e preparando suas estruturas funcional, técnica e operacional para atender, com crescente confiabilidade, seus cerca de 3 milhões de usuários diários.

Qualidade e Segurança permanecem como vetores da linha de conduta da empresa, sempre na perspectiva de contribuir pela melhoria da mobilidade urbana, não obstante o quadro de conflitos urbanos e metropolitanos que impactam o sistema de transporte, fruto do desordenado processo histórico de uso e ocupação do território.

Com uma frota de 135 trens, circulando nas horas de pico, em 2014 a CPTM realizou 2.781 viagens a cada dia útil, transportando 832,9 milhões de passageiros no ano, marca que superou em 4,7% a registrada em 2013. Esse movimento representou a média de 2,8 milhões de passageiros por dia, número 4,5% superior ao ano anterior, tendo sido alcançada, no dia 28/11/2014, demanda recorde de mais de 3 milhões de passageiros transportados. A esse desempenho correspondeu-se o crescimento de 1,9% no quadro de pessoal que, de 8.591 empregados em 2013, passou a contar com 8.752 em 31/12/2014.

No atual contexto de alta e crescente demanda, a manifestação de opinião dos usuários reflete a influência positiva gerada pelas operações especiais que propiciam, principalmente nos horários de pico, mitigar os riscos e desconforto inerentes à concentração nesses períodos.

No conjunto, a CPTM vem sendo melhor reconhecida pelos usuários em razão das intervenções realizadas na modernização de estações e, operacionalmente, pela redução dos intervalos entre trens, além das condições de melhor conforto e segurança nas viagens, em que pese, fatores externos interferirem nos indicadores de regularidade e confiabilidade dos serviços, a exemplo dos fatores climáticos.

Assim, como parte do complexo sistema metropolitano dedicado à movimentação da população, a CPTM permanece com alta avaliação de seus serviços por 68,7% dos seus usuários, conforme revelado pela Pesquisa de Avaliação de Imagem e Serviços concluída em dezembro de 2014.

Ainda nesse aspecto, vale destacar o atendimento propiciado na operação Expresso da Copa, na Linha 11 - Coral, entre a Estação da Luz e Estação Corinthians - Itaquera, nos dias dos jogos da Copa do Mundo FIFA, quando foram realizados os jogos da competição mundial na Arena Corinthians. Naquela oportunidade o serviço da CPTM conquistou elogios dos diferentes usuários, do Brasil e de diversas partes do mundo, por meio de diferentes meios de comunicação.

Diariamente são realizadas operações direcionadas basicamente para a ordenação seletiva do fluxo de usuários, como: “Plataforma”, visando à redução dos conflitos de embarque/desembarque; “Embarque Melhor”, que organiza e demarca o número de pessoas que deverão embarcar; “Embarque Sentado”, que

facilita o embarque sentado nos primeiros carros, de acordo com a chegada à plataforma; “Embarque Preferencial”, que objetiva garantir mais conforto no embarque para idosos, gestantes e usuários com crianças de colo ou mobilidade reduzida, no primeiro carro de cada trem; e “Desembarque com mais Segurança” que organiza o desembarque por uma das portas de cada carro, antes de liberar o embarque, propiciando reduzir conflitos de risco ou desentendimentos.

As intervenções físicas e operacionais no sistema propiciaram reduzir acidentes, tempos de viagem, emissão de poluentes e consumo de combustível, proporcionando benefícios socioambientais, valorados economicamente na ordem de R\$ 8,2 bilhões.

O crescimento da rede física foi marcado em 2014 pela inserção de mais 6,3 quilômetros à malha operacional em bitola larga, com a inauguração da operação do serviço Itapevi - Amador Bueno, da Linha 8 - Diamante, originalmente operado em bitola estreita e paralisado em 2010 para obras de modernização. Nesse aspecto também foram iniciadas as obras de implantação de 12 km da Linha 13 - Jade, ligação do Município de Guarulhos a partir do Aeroporto Internacional de São Paulo - Guarulhos com o sistema metroferroviário metropolitano através da futura nova Estação Engenheiro Goulart, bem como da Extensão da Linha 9 - Esmeralda em 4,5 km a partir da Estação Grajaú até Varginha, no extremo sul do Município de São Paulo.

Ainda sobre a expansão dos serviços, merece registro a realização dos estudos para implantação de ligações ferroviárias regionais entre São Paulo e as cidades de Jundiaí, Campinas, Sorocaba, Santos (com projetos funcionais concluídos), cuja implantação e operação, pela iniciativa privada sob o regime de concessão, vincula-se à análise da Manifestação de Interesse Privado (MIP) pelo Conselho Gestor das PPP's.

Com o objetivo compartilhar informações e otimizar a integração das forças de segurança, a CPTM integrou-se em 2014 ao Centro Integrado de Comando e Controle - CICC, da Secretaria de Segurança Pública do Estado e ao Centro de Operações da Polícia Militar - COPOM. O esforço no campo da segurança pública operacional também fez destacar a CPTM entre as operadoras ferroviárias, em razão do excepcional resultado obtido no ano (0,8 ocorrências), próximo da metade do indicador considerado adequado, em nível mundial (1,5 ocorrências por milhão de passageiros transportados).

Os serviços especiais do Expresso Turístico foram prestados com a realização de 102 viagens em 2014, totalizando o transporte de mais de 15 mil turistas em 2014; desde o início de operação, em 2009, atendendo mais de 84 mil turistas.

No campo do desenvolvimento organizacional foram efetivadas ações de capacitação, treinamento e reconhecimento, compreendendo as características específicas do quadro funcional da Companhia, com mais de 21 mil participações no conjunto de ações de treinamento e desenvolvimento, além dos 14 mil

acessos ao Portal do Conhecimento, dos cerca de mil empregados participantes dos seis Encontros de Tecnologia Ferroviária e das 894 adesões de empregados no Programa Profissional em Destaque, voltado para o reconhecimento de ações implantadas na melhoria de processos internos, das condições de trabalho e da preservação do meio ambiente.

As atividades na área de tecnologia da informação objetivaram principalmente melhorar a disponibilidade e desempenho dos procedimentos administrativos e operacionais com destaque para a implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, integrado aos sistemas de outras operadoras de transporte público e o desenvolvimento e implantação do “App CPTM Oficial” para dispositivos móveis, com informações aos usuários sobre a situação e mapas das linhas, eventos e a montagem de trajetos.

Outras iniciativas de cunho tecnológico contemplaram as áreas de planejamento e projeto, como a utilização da tecnologia BIM (Building Information Modeling ou Modelo de Informação da Construção), ferramenta de modelagem que integra as diferentes fases dos empreendimentos, desde a concepção, propiciando resultados de melhoria na produtividade, eficiência e qualidade dos projetos, com consequente ganho em competitividade.

Outras contratações, como do Plano de Gestão Ambiental, do Plano Diretor de Uso, Ocupação e Tratamento do Território da CPTM, do Plano Integrado dos Sistemas de Telecomunicação somaram-se, estruturando a Companhia em novo processo de eficiência nos investimentos.

As receitas não tarifárias permitiram auferir R\$ 55,3 milhões em 2014, com destaque para as fontes decorrentes da permissão de uso da via férrea para o transporte de carga, de autorizações de travessias subterrâneas e da cessão de espaços comerciais nas estações.

No campo das questões sociais relacionadas com as intervenções visando à extensão da Linha 9 - Esmeralda, entre Grajaú e Varginha, vale destacar o trabalho desenvolvido junto à Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano - CDHU, que permitiram o remanejamento pacífico de quase 400 famílias que ocupavam áreas necessárias às obras.

Não obstante as dificuldades e os esforços para superá-las, em 2014 a CPTM entregou para operação a nova Estação Franco da Rocha, da Linha 7 - Rubi e concretizou a readequação da Estação Domingos de Moraes, da Linha 8 - Diamante. Prosseguem as obras de reconstrução, readequação funcional de estações, provendo acessibilidade aos usuários, construção de acessos e passarelas e ações de inserção urbana, bem como adequação e ampliação de instalações em áreas operacionais e intervenções em rede aérea.

Continuam os investimentos para modernização do sistema de suprimento de energia, com obras de modernização e implantação de subestações e cabines seccionadoras, com 8 concluídas e 52 em andamento, assim como prossegue a implantação do sistema de telecomando de energia nas Linhas 10 - Turquesa e 11 - Coral. Também foram concluídos 10 comandos às subestações e cabines seccionadoras,



centralizados no Centro de Controle Operacional (CCO), com a incorporação de acionamento remoto, possibilitando agilidade em ambiente operacional.

Prosseguem as intervenções voltadas à revitalização da via permanente, melhorias no sistema de drenagem, novas obras de arte e a modernização da rede aérea existente, bem como as obras nos abrigos de trens em Lapa, Engenheiro São Paulo, pátios Francisco Morato e Bolívia.

Para proporcionar mais rapidez na comunicação entre os trens, destes com a CCO e estações, 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, necessário para se reduzir o intervalo entre os trens. Foi entregue o Sistema de Monitoramento de Vias, responsável pela gestão de imagens da Linha 9 - Esmeralda. Para proporcionar mais agilidade de comunicação entre trens, o CCO e as estações estão em processo de modernização os sistemas de telecomunicação e telefonia.

Esse é o quadro que, em larga abordagem, oferece a visão do empenho do conjunto de homens e mulheres que dia-a-dia dedicam seus talentos para que a CPTM cumpra bem sua missão de prestar serviço de transporte público propiciando mobilidade urbana com excelência e segurança, na perspectiva de ser referência nacional no setor.

Perfil

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 257,5 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 92 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 2014, 832,9 milhões de passageiros, superando em 4,7% a marca alcançada em 2013. Foram 2.781 viagens programadas nos dias úteis com uma frota de 135 trens, circulando nos horários de pico. A média de passageiros transportados em dia útil (MDU) foi de 2,8 milhões, 4,5% 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 2014, o quadro de pessoal da CPTM foi de 8.752 empregados.

Destaques

- Recorde de Passageiros Transportados: 3.094.735, em 28/11/2014.
- Proporcionados benefícios socioambientais, valorados economicamente na ordem de R\$ 8,2 bilhões, decorrentes da redução de acidentes, de tempos de viagem, da emissão de poluentes e do consumo de combustível, entre outros.
- Novos trens de 8 carros, da série 9000, para operação na Linha 11 - Coral, propiciando atendimento diferenciado aos usuários torcedores da Copa do Mundo da FIFA, que ocorreu nos meses de junho e julho de 2014. Foram criados trens exclusivos para os torcedores nos dias de jogos na Arena Corinthians, entre as estações Luz e Corinthians-Itaquera.
- Implantado intervalo entre trens (headway) próximo de 3 minutos, em horários de pico, na Linha 9 - Esmeralda, entre as estações Pinheiros e Jurubatuba.
- Inaugurado o trecho Itapevi - Amador Bueno, na Linha 8 - Diamante, em 23/04/2014, que agregou mais 6,3 Km à malha operacional da CPTM. O trecho, originalmente operado em bitola estreita, foi paralisado em 2010 para obras de modernização.
- Inaugurado novo Simulador de Trens, na Estação da Luz, destinado ao treinamento de maquinistas.
- Início das obras da Linha 13 - Jade (Trem do Aeroporto de Guarulhos) e da Extensão da Linha 9 - Esmeralda a Varginha.
- A Segurança Pública Operacional da CPTM tornou-se destaque entre as operadoras ferroviárias, apresentando, no ano, resultado excepcional de 0,80 ocorrências por milhão de passageiros transportados. O indicador apresentou redução de 2,7% em relação ao ano anterior, representando índices superiores aos padrões mundiais, de 1,5 ocorrências de segurança pública por milhão de passageiros transportados.
- Expresso Turístico: desde o início de operação transportou mais de 84 mil turistas. Em 2014, foram mais de 15 mil passageiros transportados, em 102 viagens.
- No ano de 2014 a CPTM passou a integrar, por meio de um console de trabalho, o Centro de Operações da Polícia Militar - COPOM e o Centro Integrado de Comando e Controle - CICC, da Secretaria de Segurança Pública do Estado, que tem como objetivo compartilhar informações e otimizar a integração das forças de segurança.

Copa do Mundo da FIFA - Brasil 2014

O Brasil sediou a Copa do Mundo da FIFA do ano de 2014 entre 12 de junho e 13 de julho, com seis jogos na cidade de São Paulo, na Arena Corinthians, próximo à Estação Corinthians - Itaquera, da CPTM. Muitos torcedores optaram pelo transporte público como alternativa para chegar ao estádio.

- Nesse período, a CPTM transportou 30.000 torcedores das mais diversas nacionalidades, por meio das viagens regulares e também pelo Expresso da Copa - trens que partiam da Estação da Luz com destino à Estação Corinthians - Itaquera, em trajeto de apenas 19 minutos.
- Para garantir o melhor atendimento à elevada demanda de usuários, a Operação de Estações e Serviços adotou medidas adicionais, como treinamentos, melhorias estruturais nas estações, reforço no quadro operacional, emissão de mensagens especiais de aviso ao público, comunicação visual em mais de um idioma e planos de ação diferenciados, entre outros.
- Como resultado desse trabalho, a CPTM foi destaque na imprensa, sendo reconhecida por muitos como a melhor empresa de transporte público que prestou serviços na Copa do Mundo. O desempenho foi elogiado por torcedores, voluntários e organizadores do Brasil e de diversas partes do mundo, por meio de diferentes meios de comunicação.

Desempenho Operacional

Operação

A CPTM transportou 832,9 milhões de passageiros em 2014, um incremento de 4,7% em relação a 2013. A média de transporte nos dias úteis cresceu em 4,5%, ficando em 2,8 milhões, atingindo em 28 de novembro a marca de 3,09 milhões de passageiros transportados, recorde histórico da Companhia.

Gráfico 1 - TRANSPORTADOS
(em milhões de passageiros)

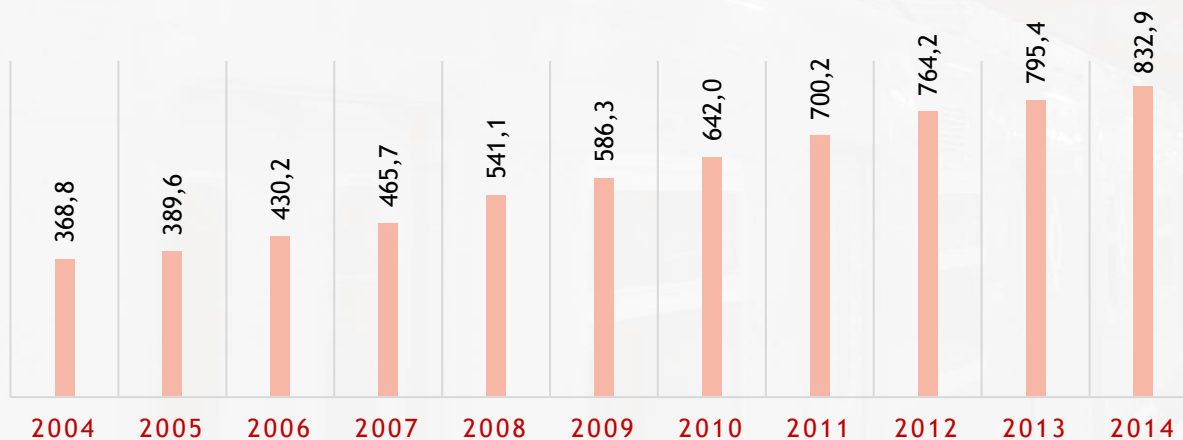
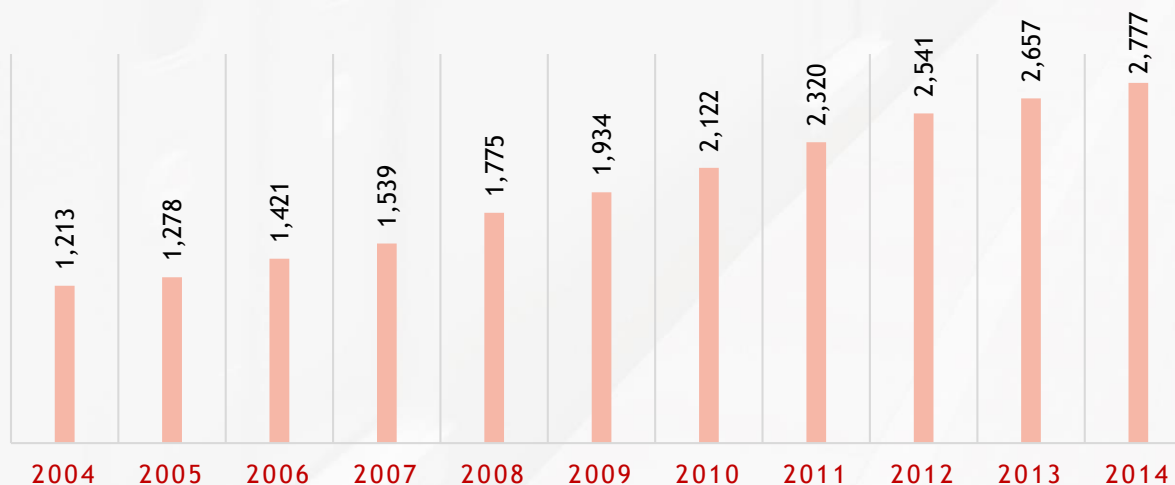


Gráfico 2 - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - Média Dias Úteis (MDU)
(em milhões de passageiros)



A modernização da CPTM está em andamento em várias frentes de trabalho, destacando-se a implantação de novos sistemas de sinalização, recapacitação 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 a prestação de 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.

Outro desafio enfrentado pela CPTM é a obrigatoriedade legal de convivência, nas mesmas linhas dos trens metropolitanos, com os trens de carga pertencentes às concessionárias MRS Logística S/A e ALL - América Latina Logística. Embora a circulação dos trens de carga seja restrita aos horários de vale e noturno, os prejuízos registrados aos usuários e às obras de modernização em andamento são significativos. Em 2014 foram mais de 18 mil viagens, que prejudicaram cerca de 6,8 milhões de passageiros, em 4,9 mil ocorrências. As características de desempenho (aceleração e frenagem) dos trens de carga são muito inferiores aos dos trens de passageiros e, dessa forma, provocam atrasos na grade operacional.

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. Contudo, atualmente, a capacidade dos sistemas implantados está próxima do seu limite técnico, não permitindo novos ganhos. Isto ocorre em especial no sistema de sinalização e energia, que não permite a operação em intervalos entre trens 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 sofreu um aumento de cerca de 0,7% na comparação entre os meses de dezembro dos anos 2013 e 2014. Cabe observar que no mês de dezembro de 2014 tivemos a diminuição do intervalo dos trens na Linha 9 - Esmeralda, nos horários de pico, passando de 4 para próximo de 3 minutos, melhorando a oferta de lugares, porém, sensibilizando seus indicadores de qualidade de serviço.

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 Franco da Rocha, Domingos de Moraes, Santa Rita e Amador Bueno e as obras de melhorias nas demais estações das Linhas 7, 8, 11 e 12.

Em 2014, a CPTM implantou experimentalmente redutores de vão entre trem e plataforma, na Estação Barra Funda.

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:

Operação Plataforma

Consiste na movimentação do Corpo Técnico-Operacional. Ela é integrada (Estação e Segurança), alinhada à faixa amarela nas estações e está localizada à frente dos usuários. Tem como objetivo 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 ainda mais a segurança operacional.

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 13 a 15 pessoas por vez, de acordo com a posição, em cada porta. Os demais usuários embarcam em seguida. Cada direcionador de fluxo dos oito carros tem posicionadores no chão, que demarcam o número de pessoas que deverão entrar.

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 - Esmeralda. A ação 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.

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.

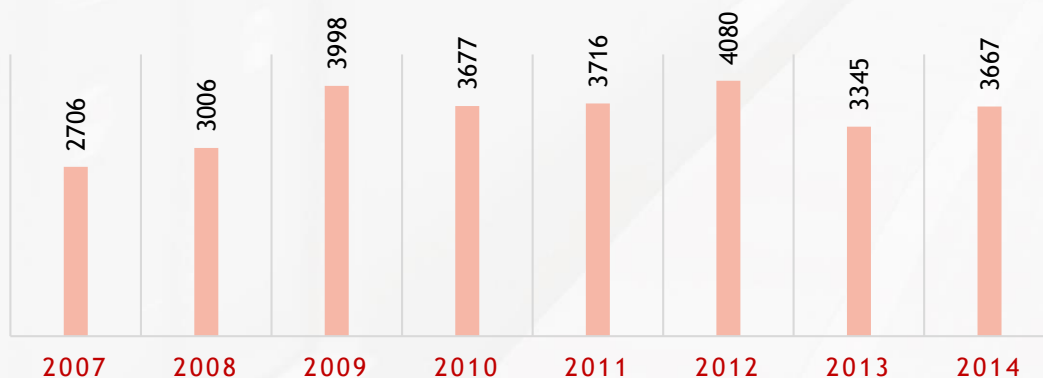
Desembarque com mais segurança

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:

Gráfico 3 - EVOLUÇÃO DO MKBF
Quilometragem média entre falhas (em km)



O indicador de confiabilidade, no ano de 2014, teve um aumento de cerca de 10% em relação ao indicador de 2013. Crescimento este que já se anunciava no final do ano de 2013, com a melhoria dos indicadores nos meses de novembro e dezembro. Em 2014, o MKBF atingiu índice de 3.667 km ante uma quilometragem média de 3.345 km entre falhas para 2013.

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 e melhoria no planejamento, otimizando recursos materiais e humanos, para o cumprimento dos programas de manutenção.

As principais marcas de produção nas Instalações Fixas no sistema de via permanente foram a substituição de: 82.754 dormentes, 183 componentes de aparelho de mudança de via, 250 unidades de junta isolantes e a roçada de 13.274.305,60 m² ao longo das linhas.

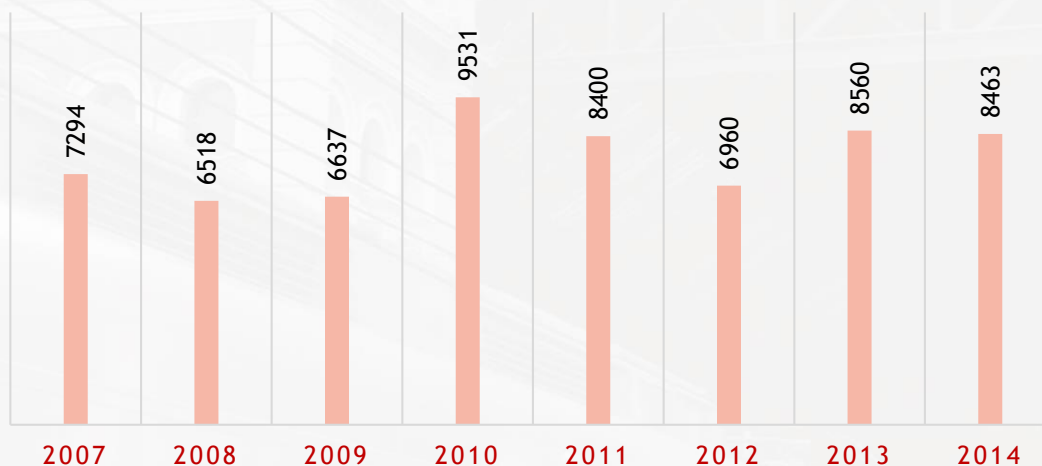
No sistema de rede elétrica aérea foram substituídos 26.680 metros de fio de contato e 900 metros de cabo mensageiro.

No sistema de sinalização foram lançados mais de 12.500 metros de cabo de sinalização, 2.900 metros de fibra óptica e mais de 4.000 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.

No sistema manutenção de obras de arte e edificações foram realizadas recuperação e construção de 9.228 metros de muro de vedação de faixas operacional.

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.

Gráfico 4 - EVOLUÇÃO DO MTBF
Tempo médio entre falhas (em horas)



O indicador de desempenho das Instalações Fixas, Tempo Médio entre Falhas (MTBF), mostrou certa estabilidade de resultados, porém com redução de 1% em relação ao ano anterior.

Segurança Pública Operacional

Durante o ano de 2014, 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 nesses espaços.

Gráfico 5 - OCORRÊNCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA OPERACIONAL
(por milhão de passageiros transportados - ISPO)

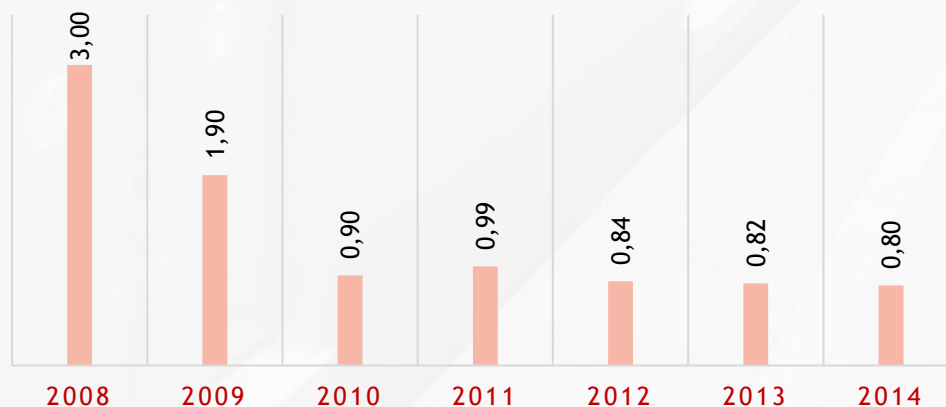
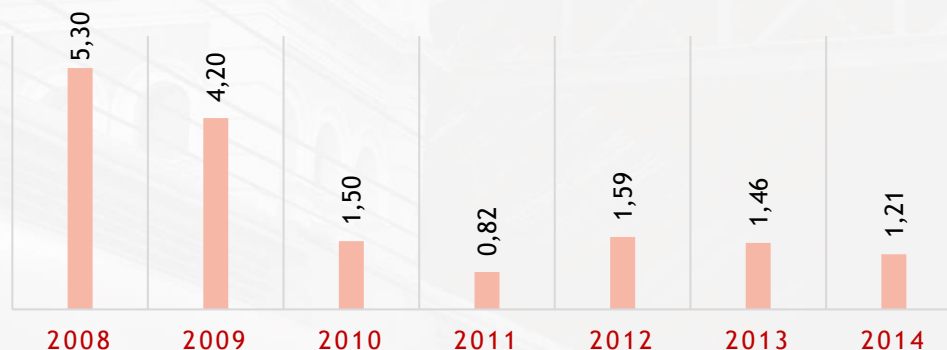


Gráfico 6 - MANIFESTAÇÃO DE USUÁRIOS
(por milhão de passageiros transportados - MSPO)



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 2014.

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:

Planilha 1 - PARTICIPAÇÃO DOS USUÁRIOS

DISQUE DENÚNCIA - ANO														
CLASSIFICAÇÃO	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%
POLUIÇÃO SONORA	18	6,9%	1.178	21,6%	2.183	25,4%	4.620	27,1%	4580	21,6%	3525	16,4%	2405	11,9%
AMBULANTES	65	25,1%	1.206	22,1%	1.274	14,8%	2.202	12,9%	3.204	15,1%	3.311	15,4%	3.461	17,2%
COMP USUÁRIO	26	10,0%	879	16,1%	1.589	18,5%	2.879	16,9%	3.156	14,9%	3.843	17,9%	3.178	15,8%
PREGAÇÃO	30	11,6%	320	5,9%	261	3,0%	387	2,3%	747	3,5%	697	3,2%	734	3,6%
OUTROS	120	46,3%	1.874	34,3%	3.294	38,3%	6.957	40,8%	9.529	44,9%	10.111	47,1%	10.383	51,5%
TOTAL / ANO	259	100,0%	5.457	100,0%	8.601	100,0%	17.045	100,0%	21.216	100,0%	21.487	100,0%	20.161	100,0%
SAU	31	12,0%	386	7,1%	414	4,8%	556	3,3%	688	4,6%	738	4,6%	811	4,6%
SMS	228	88,0%	5.071	92,9%	8.187	95,2%	16.489	96,7%	20.528	95,4%	20.749	95,4%	19.350	95,4%
DISQUE DENÚNCIA - MÊS / 2014														
CLASSIFICAÇÃO		jan/14	fev/14	mar/14	abr/14	mai/14	jun/14	jul/14	ago/14	set/14	out/14	nov/14	dez/14	
POLUIÇÃO SONORA		311	275	276	234	244	164	145	125	210	166	138	117	
AMBULANTES		324	327	365	290	259	185	177	287	421	301	299	226	
COMP USUÁRIO		328	305	397	325	276	232	199	195	264	251	233	173	
PREGAÇÃO		69	59	62	61	50	42	56	73	117	66	39	40	
OUTROS		1042	914	808	764	904	844	771	859	1027	943	787	720	
TOTAL / MÊS		2.074	1.880	1.908	1.674	1.733	1.467	1.348	1.539	2.039	1.727	1.496	1.276	
SAU		89	73	65	65	54	60	50	90	88	74	46	57	
SMS		1.985	1.807	1.843	1.609	1.679	1.407	1.298	1.449	1.951	1.653	1.450	1.219	

Desempenho Econômico-Financeiro

A CPTM ficou mais um ano sem receber autorização para reajustar o valor de suas tarifas, o que limitou a entrada de recursos necessários à cobertura dos seus gastos de custeio.

Além da questão tarifária, a receita auferida foi prejudicada pelo menor crescimento previsto do transporte de usuários pagantes, motivado tanto pela queda no nível da atividade econômica, quanto pelo aumento do número de passageiros que passaram a se utilizar do benefício da livre transferência interna, externa (Metrô) e intermodal, resultando num acréscimo modesto do número dos pagantes, situado em torno de 2,6 %, contra 4,7% na quantidade total de transportados.

Por outro lado, o valor da subvenção econômica concedida pelo Tesouro do Estado ficou aquém do esperado, não compensando essa perda de receita e, desse modo, o orçamento teve que ser ajustado ao novo quadro financeiro, exigindo da Administração a manutenção de um rígido monitoramento dos gastos, sem que fosse perdido o foco na manutenção da qualidade dos serviços prestados aos usuários.

Com relação aos custos operacionais, o aumento da oferta de serviços, expressa pelo aumento do número de viagens realizadas, trouxe como consequência a elevação dos dispêndios que, só não foi maior, em face às medidas de controle da execução orçamentária adotadas no âmbito da Companhia.

O quadro a seguir resume os resultados apurados dos dois últimos exercícios, onde se verifica que a subvenção econômica foi mais elevada em 2013, ano em que as tarifas também não foram reajustadas, porém, ficaram praticamente estáveis, para o exercício de 2014.

Planilha 2 - RECEITAS/CUSTOS - DESPESAS - R\$ MILHÕES

Indicador	2013	2014
Receita Operacional Bruta	1.993,1	2.038,9
Receita Própria	1.220,9	1.254,1
Subvenção Econômica	772,2	784,8
Receita Operacional Líquida	1.969,0	2.007,6
Custos Operacionais	1.699,3	1.884,3
Lucro Bruto	269,7	123,3

A Receita Operacional da CPTM

Receita Operacional Bruta

No exercício de 2014, a receita operacional bruta da CPTM alcançou a cifra de R\$ 2.038,9 milhões, 2,3% superior à registrada em 2013. A receita própria, composta pela soma da receita tarifária (transporte metropolitano + expresso turístico) e demais operacionais não vinculadas ao transporte (exploração comercial do patrimônio, permissão de uso das linhas férreas e outras) cresceu 2,71%, no mesmo período, participando com 61,5% do total das entradas. A subvenção econômica, concedida pelo Tesouro do Estado, que variou em 1,6% no comparativo com o ano anterior, foi responsável pelos restantes 38,5%.

Como se verifica pelo quadro acima, o valor da subvenção econômica concedida pelo Tesouro do Estado não variou significativamente ficando, praticamente, no mesmo montante repassado no ano de 2013.

A receita própria do exercício alcançou a cifra de R\$ 1.254,1 milhões, com a seguinte composição: R\$ 1.198,4 milhões provieram da receita tarifária gerada pela venda de viagens para os passageiros do transporte metropolitano; R\$ 0,3 milhão pelo expresso turístico e R\$ 55,3 milhões pelas demais receitas não vinculadas ao transporte.

A receita com o transporte de passageiros metropolitanos cresceu 3,4%, em relação a 2013, variação esta, decorrente da elevação do número dos pagantes.

A receita tarifária por passageiro pagante apurada foi de R\$ 2,71, R\$ 0,02 superior a de 2013, e a receita média por passageiro transportado foi de R\$ 1,44, contra R\$ 1,46 do ano anterior.

Outras Receitas não Tarifárias

Os itens mais expressivos dessa fonte de receita não vinculados ao transporte, que propiciaram a entrada de R\$ 55,3 milhões nos cofres da Companhia, foram: a permissão de uso das linhas férreas da CPTM para transporte de carga e para as travessias subterrâneas (R\$ 22,1 milhões); a cobrança de comissão dos credenciados pela comercialização do Bilhete Único (R\$ 7,8 milhões); a cessão de espaços para instalação de estabelecimentos comerciais nas estações (R\$ 10,8 milhões); a concessão de espaços para publicidade (R\$ 4,9 milhões) e a venda de materiais inservíveis e sucatas (R\$ 6,1 milhões).

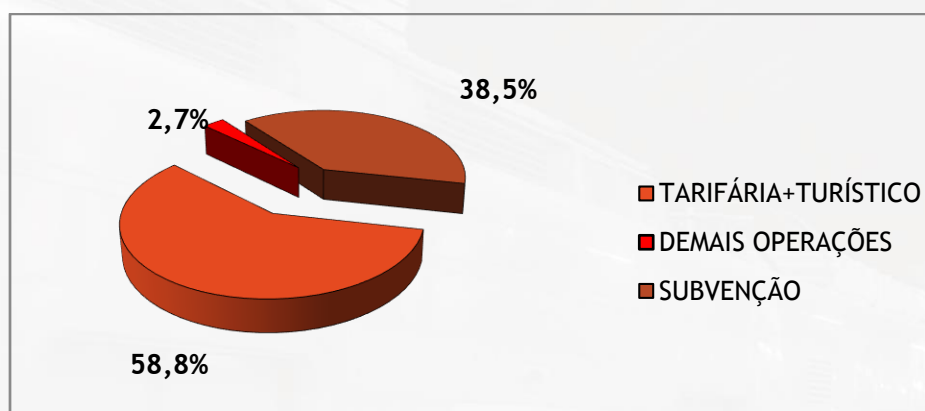
Subvenção Econômica

A subvenção econômica aportada pelo Tesouro do Estado, em 2014, atingiu o montante de R\$ 784,8 milhões (apenas 1,6% acima do que foi transferido em 2013) e sua participação na receita operacional bruta caiu de 38,7% para 38,5%.

A receita média por passageiro transportado, calculada mediante quociente formado pela soma da receita tarifária e da subvenção econômica, dividido pelo número de passageiros transportados, resultou no valor de R\$ 2,38, que é 26,8% menor do que o custo apurado por passageiro, que foi de R\$ 3,25.

Desse modo, para cobrir o custo operacional da CPTM seria necessária uma complementação de R\$ 0,87, por passageiro transportado.

Gráfico 7 - RECEITA OPERACIONAL BRUTA - R\$ MILHÕES



Gratuidades Legais e Transferências Gratuitas

O transporte de passageiros que gozam de isenção tarifária, concedida mediante instrumentos legais ou regulamentares - idosos, pessoas portadoras de deficiências, desempregados e outros - cresceu 25,2%, no exercício de 2014, tendo atingido a 31,9 milhões. Isso representou uma renúncia de receita da ordem de R\$ 86,4 milhões, considerando-se a tarifa média por passageiro pagante de R\$ 2,71. Neste valor não estão consideradas as denominadas transferências externas gratuitas nas estações de integração (Metrô), bem como as viagens não tarifadas (de serviços), que somadas superaram a 180 milhões de passageiros transportados.

Transferências do Tesouro para Investimentos

A CPTM contou ainda com recursos repassados pelo Tesouro do Estado para dar suporte ao seu programa de investimentos, cujo montante alcançou a cifra de R\$ 898,9 milhões, que serão contabilizados como reservas para futura capitalização.

Os projetos que receberam esses valores estão detalhados, neste Relatório, no tópico relativo ao Plano de Expansão.

Custos Operacionais

O crescimento contínuo da demanda, motivado pelas significativas e evidentes melhorias na qualidade dos serviços, bem como pelo fato desse modo de transporte se constituir na forma mais rápida e eficiente de deslocamento na área de influência da Companhia, trouxe com ele a necessidade de um aumento da oferta de transporte. Como consequência, houve a necessidade da alocação de maior volume de recursos para dar suporte financeiro à operação e manutenção do sistema.

As duas áreas trabalharam com as limitações de natureza orçamentária, que vigoraram no exercício de 2014 em decorrência do insuficiente crescimento da receita operacional e, para superá-las, foram adotadas medidas que propiciaram a maximização dos resultados, as quais estiveram focadas na administração dos custos de operação e manutenção, garantindo uma oferta de serviços no mesmo padrão de qualidade que vinha sendo praticado.

Dentro desse quadro, R\$ 1.884,3 milhões foram destinados à cobertura dos custos de operação e manutenção do sistema, soma essa 10,9% superior àquela consumida no ano de 2013.

Operação do Sistema

Os itens mais relevantes que oneraram os custos com a operação do sistema foram os gastos com pessoal, serviços de terceiros e consumo de energia de tração, que somados alcançaram a cifra de R\$819,6 milhões, correspondendo a 85,8% do total gasto na rubrica.

O item pessoal teve uma participação de 48,4% na soma dos custos; os serviços de terceiros com destaque para limpeza e vigilância, esta última com um acréscimo nos gastos de R\$ 65 milhões corresponderam a 25,2% do total; e a energia de tração teve participação de 10,7%.

Somando-se os demais gastos do custeio da operação aos informados acima, o montante dos custos operacionais registrado atingiu a R\$ 954,9 milhões, correspondendo a um acréscimo de 3,9%, no comparativo com o ano de 2013.

Vale ressaltar que, em 2014, o número de viagens teve um crescimento da ordem de 20 mil, em relação ao ano de 2013, bem como a redução do intervalo entre trens em trecho da Linha 9 - Esmeralda, o que justifica a ocorrência de um impacto maior sobre o montante dos custos de operação.

Apesar desse aumento de produção, os custos com o consumo de energia de tração tiveram uma elevação de somente 1,7%, em virtude da entrada em operação de mais trens novos, que possuem sistema mais eficiente de regeneração de energia elétrica.

Manutenção do Sistema

A adequada manutenção do sistema é tarefa imprescindível para garantir a regularidade e a qualidade da oferta de transporte.

Mesmo com as limitações financeiras estabelecidas pelo orçamento e a aceleração do volume de atividades, a área de manutenção cumpriu com a sua tarefa de manter o padrão dos serviços.

No exercício de 2014, os custos com a manutenção do sistema superaram os apurados em 2013 em 19,1%, atingindo a cifra de R\$ 929,4 milhões.

Repetindo o que ocorreu em 2013, os itens que mais oneraram os custos de manutenção foram os de pessoal - R\$ 298,6 milhões - e de serviços de manutenção realizada por terceiros - R\$ 436,8 milhões - que, juntos, corresponderam a 79,1% do total da rubrica. A manutenção terceirizada registrou um crescimento de 35,2%, correspondendo a um montante de quase R\$ 114 milhões, em grande parte aplicada na manutenção do material rodante.

Com este nível de gastos e o aumento da produtividade dos serviços, a área de manutenção conseguiu realizar as intervenções previstas na sua programação para o ano de 2014, suprimindo as exigências para o nível da oferta de transporte do período.

Despesas Administrativas

As despesas administrativas, no montante de R\$ 659,4 milhões, 18,4% superiores às verificadas em 2013, mais uma vez, foram fortemente oneradas pelas provisões realizadas para garantir demandas trabalhistas, cíveis e previdenciárias.

No balanço encerrado em 31/12/2014, R\$ 268,4 milhões tiveram que ser alocados nessa rubrica, correspondendo a pouco mais de 40% do total das despesas, sendo o valor mais expressivo, estimado em R\$ 215,2 milhões, referente às contingências de natureza trabalhista cujos processos tramitam no Judiciário.

Os gastos com pessoal atingiram a R\$ 163,8 milhões, foram 4,1% inferiores aos de 2013, consumindo 24,8% do total, os serviços de terceiros representaram 14,3% e os gastos gerais 18,4%.

Resultados

Operacional Bruto

O modesto crescimento da receita operacional bruta, 2,3%, conjugada com a elevação dos custos operacionais, 10,9%, necessários ao atendimento das necessidades das áreas de operação e manutenção, anteriormente apontados, ocasionaram uma queda de 54,3% no lucro bruto do período, influenciando na mesma linha o resultado negativo do exercício.

Ainda assim, os dados do balanço registram uma cifra positiva da ordem de R\$ 123,3 milhões, em 2014, mas cerca de R\$ 146,4 milhões menor que a auferida em 2013.

Do Exercício

No encerramento do balanço de 2014 foi constatado um resultado negativo de R\$ 737,2 milhões, 50,3% superior ao apurado em 2013, cujo montante foi negativo de R\$ 490,4 milhões.

Planilha 3 - RESULTADO DO EXERCÍCIO - R\$ MILHÕES

Indicador	2013	2014
Lucro Bruto	269,7	123,3
Despesas Administrativas	(557,1)	(659,4)
Receitas/Despesas Operações Continuadas	(88,4)	(112,3)
Despesas Financeiras Líquidas	(87,6)	(54,0)
Resultado Antes do IR e Contribuição Social	(27,0)	(34,8)
Resultado do Exercício	(490,4)	(737,2)

Vale ressaltar que, conforme consta da Nota Explicativa das Demonstrações Contábeis, item 2.3 - Ajuste de Exercícios Anteriores - o balanço do ano de 2013 sofreu alterações que afetaram os resultados do exercício.

Desenvolvimento Organizacional e Recursos Humanos

Estratégias de Desenvolvimento Empresarial e Administração de Pessoal

Cumprimento do Desafio do Ano

Foram realizadas ações de divulgação da Missão, Visão, Objetivos Empresariais, Carta de Valores e Princípios Éticos da CPTM, para os empregados da Companhia. Foram distribuídas cartilhas, cujo conteúdo foi apresentado em: fóruns gerenciais, multiplicados para o corpo técnico e supervisões de campo; programas de integração de novos empregados e estagiários; e jogo interativo, apresentando situações do ambiente de operação, manutenção e administração, relacionados a valores e princípios éticos da organização. A totalidade da população interna foi atingida com o conteúdo atualizado do Regimento Interno da Empresa.

Relações Sindicais

Após as reuniões de negociação realizadas entre fevereiro, março e abril, que obteve concordância parcial em relação aos pleitos, os desdobramentos para os demais itens prosseguiram ao longo de todo o ano, com inúmeras reuniões: no TRT- São Paulo, Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo; e no Núcleo Permanente de Métodos Consensuais de Solução de Conflitos Coletivos, acompanhadas por desembargadores, ministério público, representações sindicais e representantes da CPTM. Em consequência, foram criadas 03 comissões para tratar dos assuntos: (1) Plano de Cargos, Carreiras e Salários, (2) Programa de Participação nos Resultados - exercício 2014, e (3) Estudo Referente ao Piso Salarial para os Engenheiros. Com isto, os Acordos Coletivos de Trabalho 2014/2015 foram assinados pelos Sindicatos dos Engenheiros e dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de São Paulo e, com os demais sindicatos, foram celebrados acordos parciais, seguindo algumas cláusulas para dissídio.

Sistema Normativo

As alterações e ajustes, inclusive de estrutura organizacional, ocorreram dentro de uma dinâmica e evolução da administração e de recursos correspondentes, visando à otimização da gestão empresarial. Dessa maneira, foram revistas e implantadas 26 normas. A sistemática para controle e registro da leitura dos instrumentos normativos de “leitura obrigatória” permanece oferecendo bons resultados de acompanhamento.

PPR - Programa de Participação em Resultados

O Programa 2014 foi elaborado pela CPTM contemplando a manutenção dos indicadores que compuseram o PPR do ano de 2013. Entretanto, na negociação coletiva, a proposta não foi aceita por parte das representações sindicais. Então, observando-se orientação do TRT-SP, foi constituída uma Comissão, a fim de promover maior participação da categoria e resolver os impasses em torno da proposta.

Após o encerramento dos trabalhos da Comissão PPR ficou estabelecido o Programa de Participação nos Resultados 2014, apresentado a seguir, já com os resultados finais apurados.

Planilha 4 - INDICADORES E METAS - PPR 2014

1. Indicadores		Peso	Meta PPR - 2014		Resultado	Atingimento	Resultado do Programa
			Linha de Base	Máximo			
1.1. Econômico Financeiro	a) Receita Tarifária Contábil (R\$ mil)	10%	1.159.148	1.182.331	1.198.777	100%	10%
	b) Receita não Operacional (R\$ mil)	10%	54.170	67.713	101.694	100%	10%
1.2. Satisfação do Usuário	a) Satisfação do Usuário	20%	64,17%	70,19%	68,70%	75,25%	15,05%
1.3. Planejamento Estratégico	a) Entrega da Estação de Suzano	15%	Entrega até Dezembro 2014		Não Concluído	0%	0%
	b) Entrega da Estação de Franco da Rocha	10%			Concluído	100%	10%
	c) Implantação do CBTC (Vias) domínios 1, 3 e 4	15%			Concluído	100%	15%
1.4. Operacionais	a) Passageiros Transportados	10%	795.378.865	811.286.442	832.892.177	100%	10%
	b) Segurança Pública Operacional	10%	1,35	0,85	0,8	100%	10%
RESULTADO DO PROGRAMA							80,05%

O Programa atingiu 80,05% das Metas e contemplou a todos os empregados que se enquadram nas regras de participação.

Plano de Cargos, Carreira e Salários CPTM

A Comissão de Política Salarial - CPS, através do Despacho CPS/Pres., nº 09/2014, deliberou pela aprovação do Plano de Cargos, Carreiras e Salários - PCCS, que tem como premissas:

- Criar bases de uma política de recursos humanos capaz de conduzir de forma eficaz o desempenho, a qualidade, a produtividade e o comprometimento do empregado com os resultados do seu trabalho.
- Estabelecer padrões e critérios de progressão funcional para todos os ocupantes de cargos permanentes que compõem a estrutura organizacional dentro de suas carreiras.
- Possibilitar o reconhecimento aos empregados pelo nível de desempenho e qualificação profissional.
- Manter a administração dos cargos e salários dentro de regras estabelecidas, considerando os critérios de progressão funcional dentro das carreiras.

Os desdobramentos, em função da aprovação foram:

- Novo Quadro de Vagas e Pessoal da CPTM considerando a configuração do PCCS (Processo SF 12091-318095/13 em 04/04/2014, totalizando 9.309 vagas aprovadas).
- Adequação do sistema MIX, Sistema de Gestão de Pessoal, ao PCCS.
- Realização de Workshops sobre o PCCS para divulgação aos empregados e, Desenvolvimento do Portal do PCCS na Intranet, trazendo transparência à matéria, bem como, esclarecimentos a todos os interessados, empregados e gestores.
- Implantação do PCCS e estabelecimento dos critérios para designações de Funções Gratificadas.

Quadro de Vagas e Posição de Pessoal

Foram realizados encaminhamentos de novos pleitos aos órgãos de governo, contendo: a) Dimensionamento do quadro de Maquinista, com incremento de 408 vagas, para atendimento da decisão governamental de diminuição do “headway”, e ainda para a implantação do intervalo para repouso e alimentação para a mencionada categoria; b) Restabelecimento do quantitativo de 1.128 postos de Liderança e Supervisão, além de 02 posições de Gerente Geral e incremento de 112 vagas para o provimento na base da carreira dos cargos permanentes e c) Proposta de revisão de tabela salarial para os cargos Engenheiros e Arquitetos, em atendimento à decisão do TRT/SP que indicou a esta classe um novo salário inicial.

- Posição do Efetivo e Processos de Administração de Pessoal

Planilha 5 - DISTRIBUIÇÃO DO EFETIVO DE PESSOAL POR ÁREA DE ATUAÇÃO

POSIÇÃO EM 31/12	ALUNO APRENDIZ	ADMIN.	MANUT.	OPERAC.	PROJETOS	SEGUR.	EFETIVO
2014	73	924	2.691	4.048	169	847	8.752
2013	135	827	2.710	3.964	131	824	8.591

- Admissões e Desligamentos em 2014: admissão de 599 empregados e 464 estagiários e desligamento de 438 empregados e 881 estagiários

A Administração de Pessoal, além das ações para cumprimento das rotinas inerentes às admissões, demissões, controle de frequência, documentação e processamento da folha de pagamento, entre outras coisas, investiu na melhoria de processos, automatizando o pagamento de pensões acidentárias.

Portal do Conhecimento CPTM

O Portal do Conhecimento CPTM teve, em 2014, mais de 17 mil acessos, que contribuíram para a construção coletiva do saber. Em comemoração aos dois anos de existência, o Portal foi reformulado e relançado em dezembro, com *design* mais moderno e navegação mais rápida e dinâmica.

Durante este ano, o conteúdo foi beneficiado com novos cursos, desenvolvidos interna ou externamente. Para estimular ainda mais a participação dos empregados na construção dos conteúdos do Portal, foi criada a seção #FicaDica em que todos têm a oportunidade de indicar outros cursos, aplicativos úteis e sites interessantes.

Programa de Gestão de Desempenho - PGD

O Programa de Gestão de Desempenho - PGD implantado corporativamente para todos os segmentos de cargos da Companhia, com o foco no desenvolvimento contínuo através do *feedback*, acompanhamento e treinamento, fatores essenciais para a implementação de novos projetos, empreendimentos e crescimento da Companhia.

Já na primeira rodada de implantação, os resultados foram surpreendentes - 7.354 avaliações realizadas (100 % das avaliações geradas) sendo que apenas 2% não tiveram a entrevista de *feedback*. Além disso, foram realizadas cerca de 30 reuniões de devolutivas com as gerências da empresa buscando o alinhamento dos gestores para aprimoramento do processo em 2015.

Encontros Tecnologia Ferroviária

Os Encontros de Tecnologia Ferroviária, organizados com a apresentação de temas que visam atender às necessidades de desenvolvimento e disseminação de informações técnicas identificadas pelo Comitê da Tecnologia Ferroviária, abrem espaço para o desenvolvimento, troca de conhecimentos e experiências para a comunidade de Engenheiros e Arquitetos. Em 2014 aconteceram 6 encontros, com mais de 1.000 participações.

Fórum Empresarial / Projeto SEMEAR

Entre outros temas, o projeto divulgou os valores a serem multiplicados e difundidos com a realização de palestras abordando o tema “Transformando a Carta de Valores e Princípios Éticos da CPTM em atitudes no dia a dia”. Participaram 901 colaboradores, ocupantes dos cargos de Supervisão e Universitários.

Programa Profissional em Destaque

A 3ª edição do Programa Profissional em Destaque teve a adesão de 894 empregados (32% a mais que no ano anterior) que, de forma individual ou em grupos, produziram 278 ações de melhoria, 25% a mais do que as registradas na edição anterior. Essas ações implantadas tiveram impacto positivo na melhoria dos processos internos, nas condições de trabalho e na preservação do meio ambiente.

Provimento de pessoal, formação, treinamento e desenvolvimento

O provimento de pessoal se viabilizou com a abertura de 3 novos concursos públicos e a convocação de candidatos aprovados em outros 14 concursos vigentes ao longo de 2014.

Os valores investidos pela CPTM, destinados à formação, aperfeiçoamento, capacitação, reciclagem e desenvolvimento de pessoal, somaram cerca de R\$ 3.688 mil, sendo a distribuição por natureza de programa, quantidade de participações e carga horária, indicada no quadro a seguir:

Planilha 6 - PROVIMENTO DE PESSOAL

TOTALIZADOR		
AÇÕES DE T&D - ANO 2014	PARTICIPAÇÕES	HHT (Homem Hora Treinado)
Integração	882	17.980
Formação Específica (Capacita para a função)	539	213.020
Capacitação Geral	6.417	147.733
Treinamentos de Exigência Legal	8.400	128.528
Desenvolvimento Técnico	2.024	25.755
Desenvolvimento Gerencial	1.572	7.016
Desenvolvimento Organizacional	1.357	4.201
Desenvolvimento Pessoal	239	4.369
Pós-graduação	29	7.212
Qualidade de Vida	160	180
Total de T&D	21.619	555.995
Formação Profissional (Cursos Técnicos e de Aprendizagem Industrial pela Escola SENAI/CPTM)	160	94.604
TOTAL GERAL	21.779	650.599

Dos programas realizados, cabe destaque aos seguintes cursos: (1) Aperfeiçoamento em Via Permanente, em parceria com a Escola Politécnica da USP, com 162 horas divididas em 6 módulos, do qual participaram 30 engenheiros de diversas áreas; (2) Formação de Preposto; (3) Cuidados Executivos de Obra de Concreto; (4) Preparatório de 1200 Voluntários para o atendimento ao público durante a Copa 2014.

Na formação profissional, convênio CPTM / SENAI, houve o ingresso através de concurso público específico, de 60 alunos, no curso Técnico em Manutenção Metroferroviária.

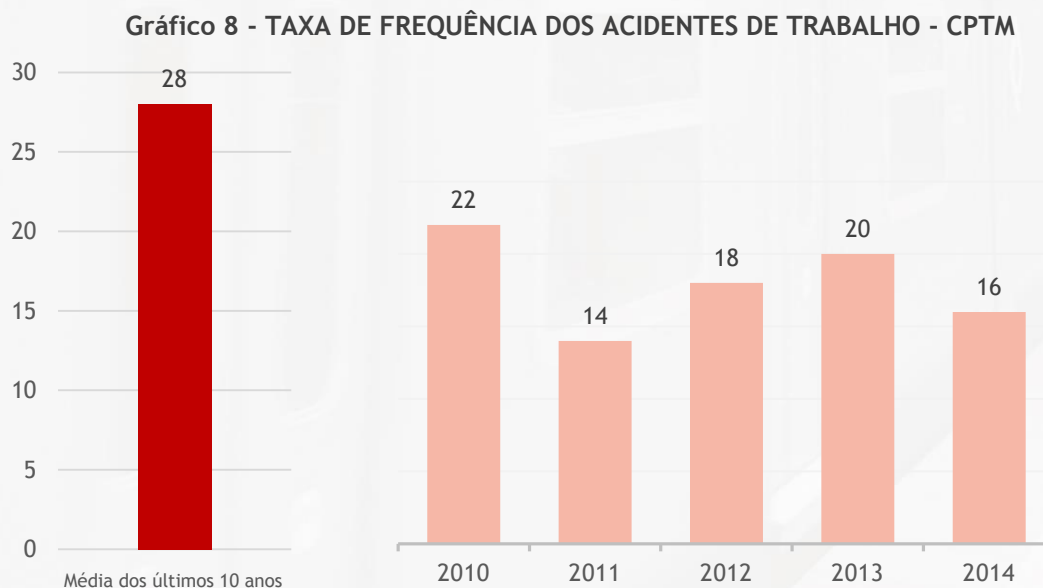
Segurança no Trabalho

Foram realizadas ações destinadas à conscientização de empregados, inspeções e planos para a readequação de ambientes de trabalho, tendo como objetivo a meta “Acidente Zero”:

- Entrega de 35.869 Equipamentos de Proteção Individual (EPI) a empregados de diversos cargos e áreas e aquisição de 1.603 de Equipamentos de Proteção Coletiva - EPC.
- Solução para 129 Demandas encaminhadas pela Comissão Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho; aplicação de 1.185 Diálogos de Segurança - DS, pela Manutenção e pela Segurança do Trabalho.

- Realização de 09 Simulados de Incêndio nas Estações da CPTM.
- Gestão das informações relativas a 11.173 irregularidades identificadas em postos de Trabalho da CPTM, ocorrendo 7.630 regularizações e permanecendo pendentes 3.543.
- Realização de 1.957 Inspeções Técnicas em Postos de Trabalho.
- Elaborados e atualizados 77 Programas de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA).
- Realização da 18ª Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT), com o tema “A vida como ela é... SEGURA em todos os aspectos”, onde participaram 2.168 empregados diretamente e 1.029 empregados através do acesso à SIPAT ON LINE; totalizando 3.197 pessoas.

O conjunto de intervenções, ações de gestão e conscientização, associadas ao propósito de “Acidente Zero” e à aplicação da Política de Segurança do Trabalho, vêm gradualmente produzindo resultados positivos, conforme se verifica na série histórica em gráfico de taxa de frequência dos acidentes de trabalho registrados:



Saúde Ocupacional Integral e Qualidade de Vida

São realizados os exames admissionais, periódicos e demissionais, inclusive com os exames complementares específicos dos cargos e perfil dos empregados, cumprindo-se assim a NR 7.

As ações de promoção da saúde e prevenção de doenças voltadas aos empregados foram realizadas em parceria com a operadora do Plano de Saúde e alcançaram cerca de 400 pessoas que participaram dos programas: (1) “Homem moderno cuida de sua saúde”; (2) Combate ao Tabagismo; (3) “De olho na sua hipertensão e diabetes”; (4) “Cuidando de sua Coluna” (5) “Combate ao Estresse e Auto Estima”.

O PAAD - Programa de Prevenção do Uso e Abuso de Álcool e outras Drogas, contou com 142 empregados em tratamento e realizou no período 2.210 exames toxicológicos.

Foram realizadas várias ações, em parceria com o SESI: (1) Campanha de Vacinação Antigripal, que imunizou 3445 empregados; (2) Ginástica Laboral, que atendeu 1200 empregados; (3) Programa Pré-Aposentadoria; (4) Cursos livres de arte terapia e oficina “Bem Estar no Ambiente de Trabalho”, diminuindo o estresse dos empregados de estação.

Direcionada exclusivamente aos empregados, a X Semana da Saúde, com o tema “Qualidade de Relacionamento” atingiu 2.168 empregados participantes, com a realização de 6.281 procedimentos, entre testes de glicemia, avaliação física, orientação nutricional, orientação previdenciária, terapias holísticas e outros.

O Programa Família Empresa realizou: (1) Evento no final do ano, com o tema “Qualidade de vida depende de seus relacionamentos”, reuniu 1.151 pessoas, entre empregados e familiares; (2) Comemoração ao Dia da Criança, com atividade de integração, sócio educativa, com visita ao Parque Ecológico do Tietê.

Visando a saúde integral, o programa estimula participações em atividades esportivas. Assim, atingiu 1473 pessoas, que participaram do: (1) Circuito SESI - Corrida de Rua (2) III Torneio Interno de Integração CPTM 2014, modalidades de Futsal e Futebol Society; (3) 67ª edição dos Jogos do SESI; (4) CORPORATE RUN.

Outras ações de aspectos sociais para interação entre empregados e seus dependentes também foram organizadas, tais como: Comemoração Junina e da Páscoa nos Refeitórios, Concurso “Tal Mãe, Tal Filho!” Concertos Matinais na Sala São Paulo e programa de saúde financeira com o curso “Administre seu dinheiro de forma Consciente”.

Realizações na Área de TI

A área de Tecnologia da Informação - TI desenvolveu inúmeras atividades que objetivaram melhorar a performance, com alta disponibilidade, dos procedimentos administrativos e operacionais apontando-se como as mais importantes:

- Registro e controle da circulação de trens de carga das operadoras MRS e ALL nas linhas da CPTM.
- Modernização do Sistema de Controle de Arrecadação de Passageiros - SCAP.
- Implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE (Bilhete Único-BU, Bilhete do Ônibus Metropolitano-BOM, Bilhete Fidelidade-BF, Sistema Integrado de Mauá-SIM) e da Gestão dos ambientes de Infraestrutura de dados dos sites.
- Implantação do conceito e solução de Colaboração Corporativa - *Yammer* CPTM.
- Desenvolvimento e implantação do Sistema de Gestão da Via Permanente, com o registro e controle dos serviços realizados na manutenção da via permanente.
- Desenvolvimento e implantação dos Sistemas de Processos Integrados - SPI: Compras e Contratações, Controle de planejamento orçamentário - (Contratado à Contratar) Solicitação de serviços administrativos.
- Desenvolvimento e Implantação de Ferramenta de Custos em plataforma BI, para substituição do sistema existente, e Sistema de Avaliação de Desempenho.
- Modernização do Sistema de Auto Avaliação de Procedimentos Operacionais - SAAPO.
- Desenvolvimento de material para Ferramentas Microsoft no Portal do Conhecimento.
- Desenvolvimento do novo sistema SMS Denúncia.
- Desenvolvimento e implantação do *App* CPTM Oficial para dispositivos móveis, que apresenta a situação das linhas da CPTM, mapa das linhas, eventos e montagem de trajetos.

Quanto às Operações e Suporte, a área foi responsável pela gestão do parque de TI com mais de 6.000 equipamentos utilizados por mais de 13.700 usuários, 700 novos “Thin Clients” e pela modernização de 2.000 monitores LCD visando à sustentação ecológica propiciada pela economia de energia.

Gestão de Materiais

A CPTM destaca os seguintes eventos considerados importantes no conjunto das atividades:

- Foi viabilizada a primeira contratação de empresas para fornecimento de materiais com a utilização da modalidade de Ata de Registro de Preços. Esta iniciativa propiciou uma significativa economia para os cofres da empresa, além de trazer vantagens de natureza operacional, devendo, portanto, ter continuidade.
- Para abastecimento de combustível dos veículos ferroviários foi elaborado projeto completo, em implantação, que substituirá o atual Parque de Tanques.
- A realização de leilões de materiais inservíveis foi intensificada, trazendo como resultado a geração de receita não tarifária, além da desobstrução de áreas importantes que tiveram melhor destinação.

Responsabilidade Socioambiental

Inclusão Sociocultural

A contribuição da CPTM para o bem-estar da população da Região Metropolitana de São Paulo não se dá apenas pelo transporte de quase 3 milhões de usuários por dia útil. Cumprindo seu papel de empresa cidadã, a CPTM produz, participa e difunde atividades relacionadas à educação, cultura, saúde, preservação ambiental e patrimonial, sustentabilidade, mobilidade e preservação ferroviária, transformando suas estações em espaços públicos de desenvolvimento da cidadania plena.

Palco de todos os sons

As estações da CPTM são palco para a diversidade que se reflete na produção musical de São Paulo. Do rock (**Rock nos Trilhos**) ao samba (**Samba no Trem**), passando pelo repente, música erudita, corais, MPB, jazz, chorinho, hip-hop, country, sertanejo e axé foram alguns dos ritmos apresentados nas programações sob a chancela da “**Música na CPTM**”. O programa, sempre renovado, visa aproximar o público que passa pelas estações e divulgar artistas e novas expressões culturais. Também foram destaque o **Hip Hop no Túnel** e as **Cantatas de Natal**.

C, P, T, M e todas as outras letras do alfabeto

O número de usuários que aproveita o tempo da viagem para colocar em dia a leitura (seja de jornais, revistas ou livros) motiva a CPTM a abrir várias frentes de incentivo e apoio ao hábito da leitura. Por exemplo, em suas 9 edições, o **Livro Livre CPTM** colocou em circulação 130.000 exemplares, divulgando o hábito do *bookcrossing* (ler e repassar cada título). Este projeto serve de balizador para outras ações ligadas à literatura, como saraus, encontros com autores e parcerias com o BiblioSesc, a FliParanapiacaba, o Programa Adote um Livro e o Museu da Língua Portuguesa.

Em cada muro, uma tela

Com espaço urbano que se estende por centenas de quilômetros, grande parte dos quais representados por muros, a CPTM teve uma posição de vanguarda no incentivo à chamada arte das ruas, abrindo os primeiros espaços para artistas urbanos hoje consagrados. Através do **Projeto Grafite**, desdobrado em ações pontuais junto a várias comunidades lindeiras à via, a Companhia continua revelando novos artistas e disponibilizando espaços que, de outra forma, poderiam vir a estar degradados.

Tocando o coração de cada usuário

Através da utilização do próprio espaço das estações, ou de redes sociais na internet e veículos tradicionais, a CPTM estabelece canais de comunicação com seus usuários e a sociedade em geral, realizando campanhas informativas, educativas, institucionais e de utilidade pública.

Seguindo uma tendência global, a utilização da internet (Facebook, Twitter, Instagram, Youtube, site oficial) foi intensificada. Sendo assim, a CPTM disponibiliza informações úteis sobre a circulação e, uma vez estabelecido este canal, divulga outras campanhas e atividades.

A CPTM também é parceira de outras instituições de caráter público, abrindo espaços para campanhas como Redução de Consumo de Água (SABESP), Prevenção na Rua (CTA - prevenção da aids e DST's), Campanha do Agasalho (Fundo Estadual de Solidariedade - 109 mil peças arrecadadas em 91 estações), Ação Tabaco (CRATOD), Prevenção de Doenças Cardiovasculares (Sociedade Brasileira de Cardiologia), Outubro Rosa (Hospital Albert Einstein), Detecção da Hepatite C e Prevenção da Dengue.

Como resultado da atuação da CPTM no transporte de torcedores da Copa do Mundo FIFA 2014, a Companhia também divulgou os depoimentos dos visitantes, todos muito bem impressionados com a qualidade do transporte ferroviário até o estádio.

São Paulo nas telas

As linhas, trens e estações da CPTM contam parte da história, progresso e força do trabalho de São Paulo. Sendo assim, são cenários representativos constantemente procurados para produções audiovisuais. A CPTM é uma empresa que apoia o cinema nacional, bem como toda a cadeia produtiva da indústria audiovisual, através da cessão de locações para fotos, filmagens e gravações, além de direitos de imagem de estações, equipamentos, marcas e trens. Desde trabalhos experimentais e acadêmicos, até produtos destinados ao mercado comercial podem se beneficiar desta parceria: depois de análise e aprovação de proposta e roteiro, a CPTM faz o acompanhamento das equipes de produção, de modo a conciliar a atividade de gravação ou filmagem e a circulação normal de trens e usuários.

Sustentabilidade não é só uma palavra na moda

Ao oferecer à população uma alternativa de transporte coletivo sem emissão de CO² e baixo impacto ambiental, a CPTM contribui para a construção de uma metrópole mais limpa e sustentável. Mas este compromisso se estende também às ações socioculturais da Companhia, que procuram estar sempre alinhadas ao conceito de reciclagem e educação ambiental. No ano de 2014, a CPTM apoiou, dentre outras iniciativas, o **Dia do Meio-Ambiente**.

Tem que correr, tem que malhar

Como desdobramento do conceito de sustentabilidade, e também alinhada às campanhas de saúde, a CPTM também incentiva a prática esportiva e de atividades físicas a partir de eventos em suas estações. Em 2014, a CPTM deu sequência à sua parceria com o SESC-SP nas ações do SESC Verão e do Dia do Desafio, além de participar do Desafio Intermodal - Dia Mundial Sem Carro, da Semana Move e do 4º Pedal das Capivaras Shimano.

Uma galeria de arte

As estações da CPTM recebem continuamente exposições de artes plásticas, possibilitando aos usuários do sistema ferroviário o contato com várias tendências e escolas, além de divulgar o trabalho de artistas e instituições tais como museus, galerias e centros culturais. Da mesma forma, podem ser vistas também exposições de caráter acadêmico e científico.

Em 2014, destacaram-se as mostras “Viagem, Sonho e Destino”, “Museu Arnaldo Vieira de Carvalho”, “Dos Mares, o Melhor”, “Projeto Socketscreen”, “Beleza Negra em Movimento”, “Jogo de Corpo”, “Bola no Pé, Certidão na Mão”, e “Seleção Brasileira de Todos os Tempos”.

Cuidando da memória

Criada em 1992, a CPTM é herdeira da história centenária e tradição da ferrovia paulista. Coerente com suas origens, a Companhia incentiva atividades, mostras e exposições que têm como objetivo o resgate da memória ferroviária.

Uma casa de portas abertas

A CPTM mantém um programa de visitas monitoradas aberto a toda a sociedade. Usuários do sistema, empresas, estudantes e cidadãos interessados na história e no desenvolvimento da ferrovia são recebidos no CCO [Centro de Controle Operacional], da Estação Brás, e têm acesso a informações históricas, dados operacionais, realizações da Companhia e perspectivas para o futuro. Informações desta natureza também podem ser fornecidas a estudantes para realização de trabalhos acadêmicos.

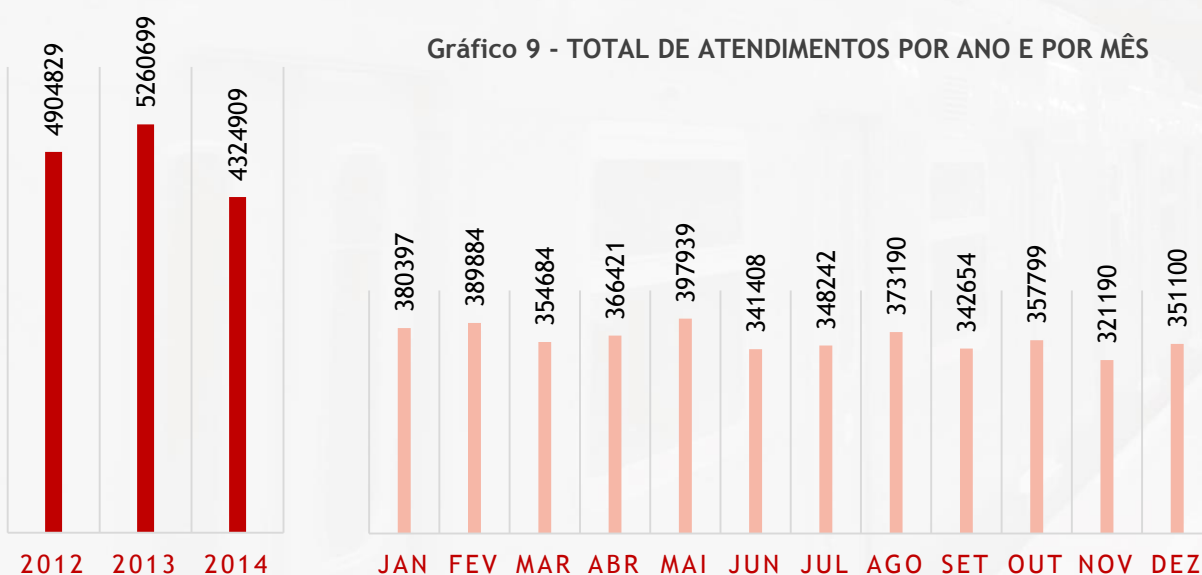
Canais de Relacionamento com o Usuário

Atuando de forma coordenada com as áreas operacionais, o Serviço de Atendimento ao Usuário, o Núcleo de Comunicação Digital e o Núcleo de Relações Institucionais são canais que trazem à CPTM a oportunidade de monitorar a percepção dos usuários quanto à forma com que a Companhia está enfrentando os seus desafios.

Serviço de Atendimento ao Usuário

Além de realizar ações de atendimento diferenciado a usuários especiais, o Serviço de Atendimento ao Usuário é responsável por acolher, cadastrar, tratar e responder às manifestações dos usuários. Para tal, utiliza-se do Sistema de Gestão de Atendimento ao Usuário (GAU), ferramenta que otimiza este processo, gerando protocolo numérico individual e possibilitando que todo desdobramento seja acompanhado pelos usuários e áreas envolvidas.

Através deste sistema, as áreas operacionais recebem o conteúdo das manifestações para avaliação de medidas corretivas, bem como no auxílio à formatação de respostas. Esta interação permite à CPTM agilizar a comunicação e atender as expectativas da sociedade.



Núcleo de Comunicação Digital

O Núcleo de Comunicação Digital é responsável pela presença da CPTM nas redes sociais através dos perfis oficiais corporativos no Twitter (www.twitter.com/cptm_oficial), Facebook (<https://www.facebook.com/CPTM.FANPAGE>), Youtube e Flickr. Estes canais, de forma direta e imediata, são utilizados para responder questões de usuários, informar sobre as condições do Sistema, divulgar atividades culturais da Companhia, veicular campanhas institucionais e fornecer dicas interessantes.

Planilha 7 - MENÇÕES À MARCA CPTM NAS REDES SOCIAIS

	459.335 Buzz	1.083.586 Likes	584.847 Shares	
	343.059 Buzz	1.400.674 RT	52.195 Likes	
	1.230 Buzz	6.221 Likes	297 Dislikes	2.303 Comments
	36.569 Buzz	688.672 Likes	38.224 Comments	
	3.078 Buzz	2.953 Likes	617 Comments	0 Shares

Em 2014, o Núcleo de Comunicação Digital desenvolveu o aplicativo “CPTM Oficial”: informação em tempo real e multifuncionalidades aos usuários de trens metropolitanos. A ferramenta permite visualizar a situação operacional das linhas da CPTM, Metrô e Via Quatro, em tempo real, além de oferecer acesso direto a vários serviços da companhia (SMS Denúncia, Canais de Relacionamento, Agenda Cultural e Situação das Obras de Modernização e Intervenções nas Linhas). Desenvolvido internamente pela CPTM, o aplicativo tem versões em Português, Inglês e Espanhol e está disponível gratuitamente para download nas lojas *App Stores* da Apple, Google e Microsoft. O serviço é de manuseio intuitivo, funcional e aberto às atualizações para aperfeiçoamento e teve como resultado uma adesão expressiva por parte dos usuários. O aplicativo promove a cidadania, a organização e a valorização do tempo e do espaço público como propriedade, estimulando a autonomia dos usuários do sistema metroferroviário em seus trajetos.



Figura 1 - APP CPTM OFICIAL

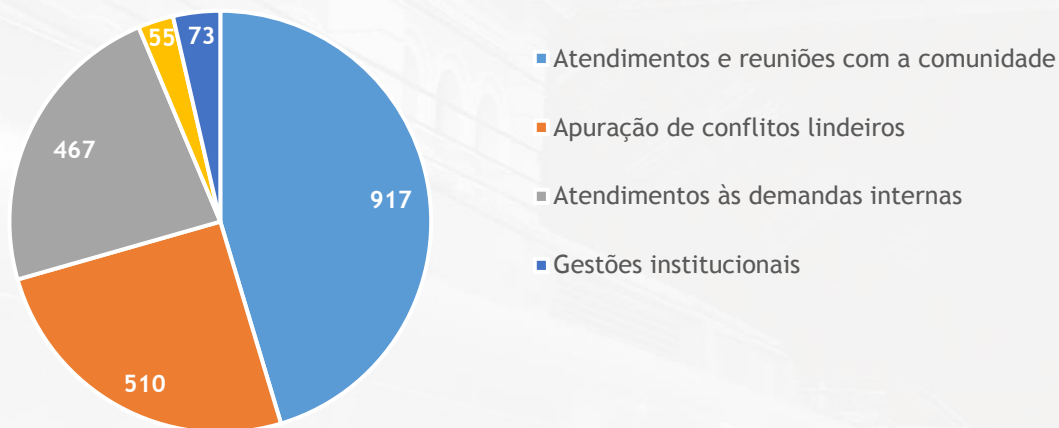
Relações Institucionais

O resultado das ações institucionais é o encaminhamento para soluções positivas de expressiva quantidade de demandas da população, minimizando conflitos através do diálogo e da construção de soluções colaborativas.

As demandas podem contemplar questões de ordem ambiental, habitacional, ocupação irregular de áreas lindeiras, solapamentos de terrenos, enchentes e outras emergências que afetem a população. As ações promovem também a comunicação de assuntos de interesse da comunidade e da empresa, que envolvem dados quando de operações especiais que venham alterar a circulação de trens, a realização de serviços de manutenção ou obras de modernização de vias e estações.

Outras ações incluem contatos e articulações com órgãos das três esferas do poder público e instituições privadas.

Gráfico 10 - ATIVIDADES EM 2014



Ouvidoria

A comunicação direta com o cidadão-usuário é uma preocupação permanente da CPTM. Neste contexto, a Ouvidoria é um canal de segunda instância, de modo a reavaliar questões cuja solução inicial não tenha satisfeito ao reclamante.

A Ouvidoria atua de maneira a facilitar o acesso das informações aos interessados, colaborando para um cenário de transparência, integridade e respeito.

Planilha 8 - MANIFESTAÇÕES REALIZADAS À OUVIDORIA

INDICADOR		2014
Manifestações Recebidas		3.801
Origem: pessoas físicas ou jurídicas, usuárias ou não da CPTM		2.614
Média por pessoa		1,4
Tipo de manifestação	Reclamações	59,11%
	Informações	32,88%
	Sugestões e elogios	3,28%
Canal de comunicação	Correio eletrônico	25,28%
	Telefone	15,70%
	Fale conosco	23,80%
	Pessoalmente	0,89%
	Outros - fax e carta	0,42%

Meio Ambiente e Território

Realizações

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

- Viabilização para a contratação 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 empresas.
- Gestão de termos de permissão de uso de cessão de áreas para canteiros de obras, usos institucionais, passagens de instalações de serviços públicos e privados, viadutos e passarelas.
- Obtenção das Licenças Ambientais de Instalação para as estações Jardim Belval, Jardim Silveira e Quitaúna, bem como a obtenção do referendo da CETESB para a Licença de Instalação - LI, da Estação Antonio Gianetti.
- Viabilização, junto à Fundação Florestal, de áreas para compensação dos Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental - TCRA, nas Unidades de Conservação, visando cumprimento dos TCRA's firmados perante a CETESB.
- Melhoria da gestão para emissão de termos de permissão de uso do território .
- Reconhecimento e utilização do patrimônio histórico ferroviário da Companhia, observado na elaboração de novos projetos e nas rotinas da manutenção.
- No curso de 2014 foi intenso o trabalho, junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e à Secretaria do Patrimônio da União - SPU, visando obter solução na definição dos imóveis a serem designados pela União como Reserva Técnica Ferroviária do transporte de passageiros pela CPTM, em face da essencialidade dos territórios indicados para a concretização de projetos de modernização e expansão das estruturas operacionais da Companhia, contemplando pátios, estações e outras instalações de infraestrutura e suporte.
- Implantação de programa de reassentamento de população vulnerável, através de convênio com a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano - CDHU, com atendimento efetivo a 96% das 420 famílias afetadas pelas obras de Extensão da Linha 9 - Grajaú/Varginha e tratamento habitacional para 100% das famílias afetadas pela modernização da Estação São Miguel Paulista.
- Desapropriação das áreas privadas necessárias aos empreendimentos da Extensão da Linha 9 - Grajaú/Varginha e Linha 13 - Trem Guarulhos, respectivamente, com a realização dos cadastros físicos e socioeconômicos e início das tratativas para a liberação das áreas, com 57% das imissões de posse realizadas para a implantação da Extensão da Linha 9.

- Preparação de processos de desapropriação para a implantação de novas estações ferroviárias, subestações, pátios e abrigos, subsidiando ações judiciais e liberação das áreas, por meio de imissões de posse e regularização junto a órgãos públicos e concessionárias.
- Outras iniciativas ambientais: Redução do consumo de água (estações/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 voltados ao recolhimento de lixo e material reciclável.
- Gestão de Energia Elétrica: Energia elétrica, “energia limpa”, é o principal insumo utilizado para a operação dos trens, gerida através de 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.

Comparado com os preços praticados no Mercado Cativo, a CPTM economizou com a migração para o Mercado Livre de Energia, e também devido à aplicação de boas práticas de gestão, o montante financeiro de R\$ 118,6 milhões, no período de março de 2005 até dezembro de 2014. Espera-se ainda uma economia de aproximadamente R\$ 9,1 milhões, com os contratos no Mercado Livre de janeiro a maio de 2015, completando um retorno financeiro de R\$ 127 milhões.

- Atendimento das condicionantes das Licenças de Instalação - LI, através do acompanhamento de obras com a emissão dos respectivos relatórios semestrais.
- Obtenção das Licenças de Operação - LO: Viaduto Rodoviário de Caieiras - Corpo Principal, Estação Franco da Rocha, Modernização de via permanente e rede aérea da Linha 8 - Diamante, incluindo a adequação das estações Santa Rita, Ambuitá e Amador Bueno e Readequação da Estação Domingo de Moraes.
- Doação de cerca de 15.000 mudas de árvores para diversos órgãos da administração pública, em atendimento das condicionantes ambientais.
- Emissão de outorgas para uso dos Recursos Hídricos: Viaduto Caieiras (Ribeirão do Cavalheiro e Rio Juqueri), Estação Jaraguá (Ribeirão do Perus), Estação Vila Aurora (Ribeirão do Perus), Taludes Linha 8 (Rio São João do Barueri) e Passarelas Linha 10 (Córrego Capitão João).
- Obtenção dos Autos de Vistoria do Corpo de Bombeiros - AVCB: Estação Franco da Rocha, Estação Santa Rita, Estação Amador Bueno, Subestação Jandira e Sala Técnica de Itapevi.

- Em continuidade às ações do Programa de Educação Patrimonial, em 2014 ocorreram encontros em consonância ao andamento das obras. Todas as ações focaram os estudos arqueológicos desenvolvidos nas obras e a preservação da memória imaterial da ferrovia, com 930 pessoas atendidas.
- Abertura dos Espaços Socioambientais na Linha 13 - Jade. Foi inaugurado em dezembro de 2014 o primeiro canal de relacionamento das obras com as comunidades de interferências da obra. O espaço encontra-se no Parque Ecológico do Tietê, dentro do Museu do Tietê.

SGA - Sistema de Gestão Ambiental

- Em 2014 foram treinados 670 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”. Em função do treinamento, os 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.
- Elaborados documentos técnicos e procedimentos vinculados aos requisitos da norma NBR ISO 14001 quanto a resíduos sólidos, produtos perigosos, passivos ambientais, efluentes industriais, áreas contaminadas e recursos hídricos.
- Coleta seletiva de lixo na Oficina Presidente Altino (setor Material Rodante) e nas estações Osasco, Presidente Altino, Amador Bueno, Santa Rita e Itapevi.

Benefícios Socioambientais

Há um conjunto de benefícios que o transporte urbano proporciona que não são recebidos diretamente pelos usuários, mas usufruídos pela sociedade. Esses benefícios sociais são conhecidos como *externalidades do transporte urbano* e podem ser valorados economicamente, discriminando-os em parâmetros, conforme tabela a seguir:

Planilha 9 - EXTERNALIDADES DO TRANSPORTE URBANO

DISCRIMINAÇÃO DO BENEFÍCIO	BENEFÍCIO GERADO (R\$ milhões)
Redução da emissão de poluentes	197,1
Redução do consumo de combustível	977,2
Redução do custo operacional de ônibus e automóvel	2.526,2
Redução do número de acidentes	372,3
Redução do tempo de viagens	4.147,4
Total	8.220,2

- A CPTM utiliza energia de tração elétrica - *energia limpa* - e, por isso, propicia a redução do consumo de combustíveis fósseis, com consequente redução na emissão de gases de efeito estufa e de gases poluentes.
- Minimiza os deslocamentos por outros meios de transporte, implicando na redução dos custos e na taxa de acidentes desses outros meios (ônibus e automóveis).
- Ao proporcionar uma expressiva redução do tempo de viagens da população, possibilita a oportunidade de maior dedicação a atividades como o lazer e a educação.

Outro benefício social que merece ser destacado é valorização imobiliária que a implantação do transporte urbano acarreta, trazendo o desenvolvimento setorial secundário e terciário, com decorrente incremento de empregos diretos e indiretos. No exercício de 2014, houve um acréscimo de 23,14% em relação aos benefícios sociais de 2013.

Plano de Expansão e Modernização

Em 2014, prosseguiram os investimentos voltados à modernização da rede existente para maximizar o uso da infraestrutura disponível e para ofertar transporte com qualidade e segurança. Esses investimentos promoveram significativa melhoria na qualidade dos serviços prestados aos usuários, como a diminuição dos intervalos entre trens, ofertando mais lugares aos usuários/hora/sentido.

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

Paralelamente à modernização em curso, a CPTM orientou seu 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 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, a empresa ampliou os trabalhos de coordenação integrada, cuja formulação implicou na criação de uma área coordenadora de empreendimentos inspirada no modelo do chamado Escritório de Projetos (PMO - Project Management Office).

Com isso, o trabalho de normatização de processos e a aplicação de metodologia corporativa para gestão foi acelerado, e atualmente se constitui de um conjunto de melhores práticas e instrumentos de gerenciamento integrado que tem como principal objetivo gerir os empreendimentos, seus métodos de planejamento, execução e entrega.

O portfólio atual de gerenciamento conta com um grupo de empreendimentos corporativos, os chamados “empreendimentos ouro”, entre eles projetos prioritários de governo de expansão do sistema de trens metropolitanos, como a Extensão da Linha 9 - Esmeralda - até Varginha e a implantação da Linha 13 - Jade, até o Aeroporto, bem como a modernização da infraestrutura instalada, tais como do sistema de energia e das estações.

Outra inovação promovida pela CPTM em 2014, visando tornar mais eficiente a implantação do numeroso e diversificado conjunto de intervenções voltadas para a modernização e expansão da sua rede, foi o início da implantação do BIM (*Building Information Modeling* ou Modelo de Informação da Construção). Trata-se de uma ferramenta de modelagem tridimensional em que se carregam todas as informações

afetas ao ciclo de vida de uma edificação ou instalação, incluindo: concepção, projeto, construção, instalação de componentes e manutenção. Esta ferramenta pressupõe uma nova forma de organizar e pensar o processo de projeto, visto agora de forma totalmente integrada, nas diferentes fases de implantação. Como consequência, a adoção do BIM se reflete em melhorias de produtividade, eficiência e qualidade dos projetos, com consequente ganho em competitividade.

Para sua implantação, foi necessário dispor de ferramentas tecnológicas necessárias para organizar e gerenciar as informações durante o ciclo de vida da edificação. Nesse sentido, já está em curso a aquisição de ferramental de TI com modelagem 3D (hardware e software) bem como consultoria técnica especializada para capacitação, treinamento e apoio na remodelação dos processos, além de inserir nos contratos as exigências para que os projetos contratados passem a ser elaborados com o uso dessas ferramentas.

Modernização da Rede

Apesar dos grandes esforços empreendidos e dos recursos destinados à modernização da rede, alguns fatores impactaram negativamente no avanço esperado e na conclusão das intervenções: a interdependência entre projetos, a convivência da execução das obras e implantação/modernização dos sistemas com a operação e manutenção das Linhas existentes, o compartilhamento das vias com os trens de carga, os atrasos no fornecimento e instalação de sistemas e, sobretudo, a restrição orçamentária ocorrida a partir do segundo semestre de 2014, que imprimiu um ritmo menos acelerado à execução das obras.

Estações

A nova Estação Franco da Rocha (Linha 7), entregue para operação em 2014, foi construída dentro dos novos padrões estabelecidos pela CPTM, tanto quanto aos sistemas de alimentação de energia e telecomunicações instalados, quanto aos itens de mobiliário, salas técnicas e administrativas, bicicletário, acessibilidade, via permanente e rede aérea.

As obras para readequação da funcionalidade operacional e de acessibilidade, com a implantação de equipamentos e sistemas eletroeletrônicos, permitiram a atualização tecnológica e a integração operacional da Estação Domingos de Moraes (Linha 8) ao Centro de Controle do sistema de transporte da CPTM.

Prosseguem as obras de reconstrução das estações Suzano e Ferraz de Vasconcelos (Linha 11), a readequação funcional da Estação Poá (Linha 11) e a construção do acesso Norte da Estação São Miguel Paulista (Linha 12).

Iniciados os serviços de readequação das estações Jardim Belval, Jardim Silveira e Quitaúna (Linha 8). Estão previstas obras de construção de passarelas para pedestres, implantação de acessibilidade universal, adequação e ampliação das instalações da área operacional, salas técnicas e de acesso aos usuários, além de intervenções na rede aérea local das estações Jardim Belval e Jardim Silveira.

Em atendimento ao TAC prossegue a implantação de mobiliário, elevadores destinados a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, adequações das rotas táteis, iluminação e sonorização, em execução na Estação da Luz. Nas estações Brás, Julio Prestes e Palmeiras-Barra Funda, continuam as intervenções para atendimento às exigências de acessibilidade.

Concluídas as etapas de licitação, os contratos decorrentes das obras de reconstrução das estações Baltazar Fidelis e Caieiras (Linha 7), readequação da Estação Antônio Gianetti (Linha 11) e construção da Estação União de Vila Nova (Linha 12) aguardam a liberação dos recursos orçamentários para assinatura e prosseguimento.

Publicado aviso do edital da licitação para a execução dos serviços de reconstrução da Estação Sagrado Coração (Linha 8).

Suprimento de Energia

Continuam os investimentos para modernização do sistema de energia existente, necessária para suprir a demanda decorrente do incremento da frota operacional e da redução de intervalo entre trens.

- Concluídas as obras das subestações Caieiras, Tietê, Campo Limpo Paulista (Linha 07) e Guaianazes (Linha 11) e cabine seccionadora de Ipiranga (Linha 10).
- Prosseguem em reforma a subestação de Sebastião Gualberto (Linha 12), as subestações de Mauá e Calmon Viana.
- Continuam os serviços de implantação das cabines seccionadoras de Santo Amaro, Ceasa, Jurubatuba, Pinheiros, Grajaú e Berrini (Linha 09), com obras civis concluídas das cabines Ceasa, Pinheiros e Grajaú.
- Concluída a modernização das cabines seccionadoras de Franco da Rocha, Vila Clarice e Botujuru (Linha 7).

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 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).

Prossegue a implantação do sistema de telecomando de energia nas Linhas 10 e 11, em complemento às melhorias no fornecimento de energia.

Os comandos às subestações e cabines seccionadoras, concluídos em 2014 e relacionados abaixo, foram centralizados no Centro de Controle Operacional (CCO), com a incorporação de acionamento remoto, possibilitando agilidade em ambiente operacional:

- Linha 7 - Cabines Seccionadoras Nothmann, Vila Clarice, Franco da Rocha e Botujuru.
- Linha 8 - Cabine Seccionadora Julio Prestes.
- Linha 9 - Subestações Jaguaré, Morumbi e Cidade Dutra.
- Linha 11- Cabine Seccionadora de Vila Matilde e Artur Alvim.
- Linha 12 - Cabine Seccionadora de Engenheiro Goulart.

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. Foi concluída a instalação de aparelhos de mudança de via (AMV UIC) nas estações terminais, possibilitando maior agilidade e velocidade nas manobras dos trens.

Pátios de estacionamento e instalações de manutenção

Prosseguem as obras nos abrigos de trens da Lapa (Linha 7) e de Engenheiro São Paulo (Linha 11), no pátio de Francisco Morato e no complexo de manutenção de Presidente Altino (Pátio Bolívia - Linha 9).

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 ciclovía em Villa Lobos e Jurubatuba (Linha 9).

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. Foi entregue o Sistema de Monitoramento de Vias, responsável pela gestão de imagens da Linha 9.

Projetos e Especificações de Sistemas

Visando promover a melhoria da eficiência dos sistemas de energia elétrica, de sinalização e de telecomunicação, foram realizados estudos e planos, destacando-se: de compactação de “outdoor” das subestações de tração; de concepção dos sistemas de suprimento de energia elétrica de tração; de utilização de energia sustentável, principalmente solar e eólica; de telecomando de subestações e cabines de seccionamento e paralelismo com centralização no Centro de Controle Operacional (Brás); de Sistema de Comando Local das estações com centralização no Centro de Controle Operacional (Brás). Estes estudos serão voltados à consolidação dos projetos de sinalização; definições das interfaces de Via e CCO; elaboração do Plano de Vias Sinalizadas - PVS (conceitual) dos pátios Bolívia e Ceasa; elaboração do Plano Integrado dos Sistemas de Telecomunicações da CPTM - PIST.

Ampliação e renovação da frota de trens

A Frota Operacional da CPTM é de 196 trens, sendo que 73% deles possuem ar condicionado nos salões de passageiros e cabines de condução. Incluídos na frota da CPTM 9 trens da série 9000, dos quais 8 estão em operação comercial.

Em andamento, a fabricação de 65 novos trens de 8 carros, adquiridos em 2013 através de 2 contratos, e com previsão de entrega entre os anos de 2015 e 2017.

Expansão da Rede

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, aquisição de novos trens, reconstrução da Estação Engenheiro Goulart, construção de duas estações (Guarulhos/CECAP e Aeroporto Guarulhos), construção de 3 subestações e de 2 cabines seccionadoras. O projeto básico foi concluído e o projeto executivo está em fase final de elaboração. As obras civis foram iniciadas e seguem em andamento nos 4 lotes.

Concluídas as etapas de licitação para as implantações do sistema de suprimento de energia e telecomando e do gerenciamento do empreendimento, aguardando recursos financeiros para assinatura dos contratos.

Em processo de contratação sistemas de: sinalização, telecomunicação, supervisão de energia, sinalização e telecomunicação, além da supervisão das obras civis.

Foi publicado Decreto de Utilidade Pública para desapropriação, a qual está em pleno desenvolvimento nas 30 áreas necessárias ao empreendimento. Foram emitidas pela CETESB as licenças prévia e licença de instalação.

Extensão da Linha 9 entre Grajaú e Varginha

Foi publicado Decreto de Utilidade Pública para desapropriação de 63 lotes, estando todos ajuizados e a maioria já com imissão de posse para a CPTM. O processo de reintegração de posse está sendo efetivado, com a mudança da quase totalidade das famílias que ocupavam a faixa de domínio da CPTM. Foram emitidas pela CETESB as Licenças Ambientais Prévia e de Instalação do empreendimento. Em dezembro de 2014, foi assinado o Termo de Compromisso com a União, para utilizar R\$ 500 milhões de recursos oriundos do PAC.

Ligações por trens regionais

Foram desenvolvidos estudos para implantação de ligações ferroviárias entre São Paulo e as cidades de Jundiaí, Sorocaba, Santos, Campinas e São José dos Campos. Os projetos funcionais para as ligações com as cidades de Jundiaí, Campinas, Sorocaba e Santos já estão concluídos.

O prosseguimento desses empreendimentos vincula-se à análise da Manifestação de Interesse Privado (MIP) para estudos de ligações por trens regionais, operados pela iniciativa privada sob regime de concessão, junto ao Conselho Gestor das PPP's.

Expresso Leste até Suzano

O serviço do expresso será ampliado até a Estação de Suzano. Para isso, já foram adquiridos, fabricados e entregues trens novos que foram incorporados à frota.

As obras de infraestrutura, que contemplam modernização dos sistemas de sinalização, telecomunicações, energia, rede aérea, via permanente, além da reconstrução das estações Suzano e Ferraz de Vasconcelos e readequação funcional da Estação Poá (Linha 11) encontram-se em andamento.

Extensão da Linha 8 entre Itapevi e Amador Bueno

Concluídas as obras da extensão da Linha, incluindo a construção das estações Amador Bueno e Santa Rita (Linha 8) que entraram em operação, além da construção do prédio de apoio operacional da Estação Santa Rita e reforma do prédio de apoio operacional da Estação Amador Bueno.

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:

- Iniciados os estudos de inserção urbana, concepção técnica, operacional e elaboração de projeto funcional para as extensões da Linha 13 - Jade da CPTM, estendendo-a nos municípios de Guarulhos e São Paulo. Em andamento a Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar, Linha de Contorno, Linha de Travessia, Rede de Simulação e Modelo de Demanda na Aglomeração Urbana de Jundiaí.
- Em fase final de revisão 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 sua ligação com a Aglomeração Urbana de Jundiaí.
- Concluídos:
 - Projetos funcionais das novas estações ABC, Bandeirantes, Barcelona, Cangaíba, Jardim Nazareth, Lajeado, Parque da Mooca, Pedreira e Pompéia.
 - Projeto funcional de um novo serviço para atender Alphaville e Tamboré, no município de Barueri, e ligando ao município de Taboão da Serra.
 - Estudos de adequação e consolidação do projeto funcional de nova linha de média capacidade entre as regiões nordeste e sudeste da RMSP (Guarulhos, São Paulo e Santo André).
 - Estudo de viabilidade técnica da implantação de via permanente auxiliar na Linha 9 - Esmeralda da CPTM, no trecho entre as Estações Jurubatuba e Cidade Universitária.
 - Estudos e 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 e do Plano Diretor do Complexo Brás.

Anexos - Demonstrações Financeiras 2014



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
COMPANHIA PAULISTA DE TRENS
METROPOLITANOS – CPTM
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014
E RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Conteúdo

Relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras	4
Balanço patrimonial.....	8
Demonstração do resultado	9
Demonstração das mutações do patrimônio líquido.....	10
Demonstração dos fluxos de caixa	11
Demonstração do valor adicionado	12
Demonstração do resultado abrangente.....	13
Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis	
1 Informações gerais.....	14
2 Resumo das principais práticas contábeis.....	14
2.1 Base de preparação	14
2.2 Uso de estimativas	15
2.3 Reapresentação das cifras comparativas	15
2.4 Caixa e equivalentes de caixa	27
2.5 Contas a receber	27
2.6 Instrumentos financeiros - Reconhecimento inicial e mensuração subsequente	27
2.7 Estoque.....	29
2.8 Ativos não circulantes mantidos para venda.....	30
2.9 Imobilizado	30
2.10 Intangível	33
2.11 Redução ao valor recuperável de ativos não financeiros	34
2.12 Reconhecimento de receita	34
2.13 Provisões para contingências	34
2.14 Outros ativos e passivos (circulantes e não circulantes)	35
2.15 Previdência Privada – REFER	35
2.16 Subvenções governamentais	35
2.17 Adoção dos pronunciamentos do CPC novos e revisados	36
3 Caixa e equivalentes de caixa	41
4 Impostos a recuperar	41
5 Adiantamentos a fornecedores	41
6 Indenizações trabalhistas a reembolsar	41
7 Estoques	41
8 Ativos mantidos para venda.....	42
9 Contas a receber de clientes	42
10 Cauções e depósitos judiciais/recursais	43
11 Outros créditos	43
12 Investimento	43
13 Imobilizado	44
13.1 Movimentação do período (Custo de aquisição).....	45
13.2 Movimentação do período (Depreciação e redução ao valor recuperável)	45
13.3 Perdas por redução ao valor recuperável reconhecidas no exercício	45
14 Intangível.....	46
14.1 Movimentação do período (Custo de Aquisição)	46
14.2 Movimentação do período (Amortização)	46
15 Arrendamento mercantil financeiro	47
15.1 Abertura por vencimento - Carteira de arrendamento a valor presente	47
15.2 Abertura por vencimento – Fluxo de caixa futuro das operações de arrendamento mercantil:	47
16 Tributos parcelados.....	47
17 Receitas diferidas.....	48
18 Provisões para contingências	48
19 Provisões para benefícios a empregados – previdência privada	50
20 Passivos futuros	57
21 Instrumentos financeiros	58
22 Gerenciamento de riscos	60
23 Capital social	61
24 Receita operacional líquida	61
25 Custos dos serviços prestados	61



26	Despesas administrativas	62
27	Outras receitas e despesas	62
28	Despesas por natureza	62
29	Despesas financeiras líquidas	63
30	Imposto de renda e contribuição social diferidos e despesa de imposto de renda e contribuição social	63
	30.1 Imposto de renda e contribuição social diferidos	63
	30.2 Despesas de imposto de renda e contribuição social	64
31	Partes relacionadas	65
32	Cobertura de seguros	67
33	Concessão de gratuidade	67

Relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras

Aos
Administradores e Acionistas da
Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM
São Paulo - SP

Examinamos as demonstrações financeiras da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM (“Companhia”), que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2014 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, 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 é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, assim como pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações financeiras 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 financeiras 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 financeiras 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 financeiras. Os procedimentos selecionados dependem do julgamento do auditor, incluindo a avaliação dos riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, 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 financeiras da Companhia 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. 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 financeiras tomadas em conjunto.

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

Base para opinião com ressalvas

Conforme mencionado na Nota 2.9 (i), a Companhia vem utilizando em suas operações 57 trens e peças sobressalentes desses trens, adquiridos diretamente pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM) em anos anteriores. O custo desses trens e peças em 31 de dezembro de 2014 era de R\$ 1.521.487 mil líquido da depreciação acumulada de R\$ 140.256 mil (R\$ 1.355.699 mil em 31 de dezembro de 2013 líquido da depreciação acumulada de R\$ 101.735 mil). Nenhum registro contábil desses trens e peças foi efetuado nas demonstrações financeiras da Companhia, dado que tal registro depende de autorização expressa do controlador da Companhia – Governo do Estado de São Paulo, por meio do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado de São Paulo – Codec. Dessa forma, enquanto não há autorização do controlador da Companhia, essa operação deveria ser registrada como operação de arrendamento financeiro de acordo com o Pronunciamento Técnico CPC 06 – “Operações de Arrendamentos”. Consequentemente, o ativo não circulante e o passivo não circulante estão subavaliados em R\$ 1.521.487 mil em 31 de dezembro de 2014 (R\$ 1.355.699 mil em 31 de dezembro de 2013), respectivamente, e o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2014 está superavaliado em R\$ 38.521 mil (R\$ 35.648 mil em 31 de dezembro de 2013).

Conforme mencionado na Nota 2.9 (ii), de acordo com convênio celebrado em 2007, a Companhia vem operando a Extensão Leste, construída pelo Metrô de São Paulo. No exercício findo em 31 de dezembro de 2013, a Companhia registrou os valores líquidos da Extensão Leste no montante de R\$ 696.820 mil em seu ativo imobilizado em contrapartida a uma obrigação no mesmo valor no passivo não circulante, permanecendo inalterados os valores em 31 de dezembro de 2014. Embora a formalização de tal registro dependa de autorização expressa do controlador da Companhia – Governo do Estado de São Paulo, por meio do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado de São Paulo – Codec, a respectiva depreciação deveria ter sido reconhecida no resultado do exercício, conforme Pronunciamento Técnico CPC 27 – “Ativo Imobilizado”. Consequentemente, o ativo não circulante e o patrimônio líquido estão superavaliados em R\$ 17.204 mil em 31 de dezembro de 2014, respectivamente (R\$ 8.552 mil em 31 de dezembro de 2013) e o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2014 está superavaliado em R\$ 8.552 mil (R\$ 8.552 mil em 31 de dezembro de 2013).

Conforme mencionado na Nota 2.9 (iii), de acordo com convênio celebrado em 2007, a Companhia transferiu a Linha 5 Lilás para o Metrô de São Paulo. O custo líquido da Linha 5 – Lilás, contabilizado no grupo do ativo imobilizado, era de R\$ 1.295.393 mil em 31 de dezembro de 2014, líquido da depreciação acumulada, calculada somente até 31 de dezembro de 2012, de R\$ 270.463 mil (R\$ 1.295.491 mil em 31 de dezembro de 2013 líquido da depreciação acumulada de R\$ 270.463 mil). Embora a formalização de qualquer registro dependa de autorização expressa do controlador da Companhia – Governo do Estado de São Paulo, por meio do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado de São Paulo – Codec, a transferência desses ativos enseja o registro de um ativo financeiro contra o Metrô de São Paulo e, portanto, além da reclassificação do grupo do imobilizado para o grupo do realizável a longo prazo, nenhuma depreciação deveria ter sido reconhecida nas demonstrações financeiras da Companhia de acordo com os Pronunciamentos Técnicos CPC 38, 39 e 40 – “Instrumentos Financeiros” e CPC 27 – “Ativo Imobilizado”. Consequentemente, o ativo imobilizado está superavaliado em R\$ 1.295.393 mil, o realizável a longo prazo está subavaliado em R\$ 1.565.856 mil e o patrimônio líquido está subavaliado em R\$ 270.463 mil em 31 de dezembro de 2014, respectivamente (R\$ 1.295.461 mil, R\$ 1.565.954 mil e R\$ 270.463 mil, respectivamente, em 31 de dezembro de 2013).

Conforme mencionado na Nota 13, a Companhia possui o montante de R\$ 3.095.053 mil registrado na rubrica “Imobilizações em Andamento”, sendo que uma parcela desses itens encontra-se ou em uso ou à disposição para uso. A companhia não efetuou a transferência dos itens em uso para o imobilizado em operação, dado que o trabalho de componentização e identificação dos itens encontra-se em curso. Por estarem classificados como “Imobilizações em Andamento”, nenhuma depreciação sobre esses itens foi reconhecida. Não nos foi possível obter evidência de auditoria apropriada e suficiente sobre o valor da depreciação que deveria ter sido reconhecida sobre esses itens, nem sobre eventuais valores que poderiam ser reconhecidos no resultado do exercício, conforme Pronunciamento Técnico CPC 27 – “Ativo Imobilizado”. Consequentemente, não nos foi possível determinar se havia necessidade de ajustar esses valores.

Conforme mencionado na Nota 19, a Companhia é patrocinadora do plano de previdência complementar REFER-CPTM, cujo relatório de Avaliação Atuarial em 31 de dezembro de 2014 aponta um déficit atuarial de R\$ 617.179 mil. A Companhia reconheceu 50% desse valor no passivo não circulante em 31 de dezembro de 2014 no montante de R\$ 308.589 mil (R\$ 306.478 mil em 31 de dezembro de 2013), com fulcro nas disposições previstas nas Leis Complementares nº 109/2001 e nº 108/2001. Enquanto o plano não for equalizado, o déficit atuarial deve ser reconhecido em sua integralidade no balanço patrimonial da patrocinadora de acordo com o Pronunciamento Técnico CPC 33 (R1) – “Benefícios a Empregados”. Consequentemente, em 31 de dezembro de 2014, o passivo não circulante está subavaliado e o patrimônio líquido está superavaliado em R\$ 308.589 mil (R\$ 306.478 mil em 31 de dezembro de 2013), respectivamente.

Opinião com ressalva

Em nossa opinião, exceto pelos efeitos e possíveis efeitos dos assuntos mencionados no parágrafo base para opinião com ressalvas, as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em seus aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM em 31 de dezembro de 2014, 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.

Ênfase

Conforme mencionado na Nota 18a, a Companhia é parte em diversas ações trabalhistas nas quais funcionários aposentados da Fepasa pleiteiam equiparação salarial aos funcionários ativos da CPTM. Nessas ações a Companhia atua essencialmente como um agente do Governo do Estado de São Paulo, dado que quaisquer desembolsos efetuados são reembolsados à CPTM nos termos no Parecer CJ/SF 958/2010 da Consultoria Jurídica da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo acatado pelo Sr. Procurador Geral do Estado em 31/01/2010 através do processo 1000288-601078/2010. Nossa opinião não contém modificação em função desse assunto.

Conforme mencionado na Nota 32, a Companhia não contrata seguros para os bens patrimoniais de sua propriedade e nem para serviços por ela prestados. Nossa opinião não contém modificação em função desse assunto.

Conforme mencionado na Nota 33, foi concedida isenção integral do pagamento de tarifa aos estudantes do ensino fundamental, médio e superior nos transportes públicos de passageiros operados pela Companhia a partir do exercício de 2015, nos termos da Lei 15.692 publicada em 19/02/2015. Os impactos financeiros decorrentes dessa isenção para os exercícios seguintes ainda não foram estimados. Nossa opinião não contém modificação em função desse assunto.

Outros assuntos

Ajustes de exercícios anteriores

Como parte de nossos exames das demonstrações financeiras da Companhia do exercício findo em 31 de dezembro de 2014, examinamos também os ajustes descritos na Nota 2.3, que foram efetuados para alterar as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2013 quanto ao (i) reconhecimento como arrendamento mercantil da renovação da frota dos trens da Companhia, que não havia sido reconhecida anteriormente, adquirida no contexto da Parceria Público Privada com a Ctrens, de acordo com o Pronunciamento Técnico CPC 06 – “Operações de Arrendamento”; (ii) registro do déficit atuarial apurado no plano de benefício a empregados nos resultados abrangentes, que havia sido reconhecido integralmente no resultado do exercício em 31 de dezembro de 2013, conforme Pronunciamento Técnico CPC 33 – “Benefícios a Empregados”; (iii) reclassificação de itens classificados anteriormente no grupo do ativo não circulante como “Imobilizado em Andamento” para “Imobilizado em Operação”, conforme Pronunciamento Técnico CPC 27 – “Ativo Imobilizado”, (iv) baixa de itens registrados no grupo do ativo não circulante como “Imobilizado em Andamento” para o resultado do exercício, conforme Pronunciamento Técnico CPC 27 – “Ativo Imobilizado” e (v) reconhecimento dos efeitos tributários sobre a reserva de reavaliação, conforme Pronunciamento Técnico CPC 32 – “Tributos sobre o Lucro”. Em nossa opinião, tais ajustes são apropriados e foram corretamente efetuados. Não fomos contratados para auditar, revisar ou aplicar quaisquer outros procedimentos sobre as demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2013 e, portanto, não expressamos opinião ou qualquer forma de assegurar sobre as demonstrações financeiras de 2013 tomadas em conjunto.

Demonstração do Valor Adicionado

Examinamos, também, a Demonstração do Valor Adicionado (DVA), referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2014, 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 financeiras tomadas em conjunto.

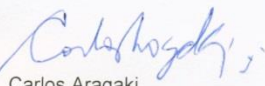
Auditoria dos valores correspondentes ao exercício anterior

Os valores correspondentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2013, apresentados para fins de comparação, no balanço patrimonial e nas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa, foram auditados por outros auditores independentes que emitiram relatório datado de 20 de fevereiro de 2014, sem ressalva, com as seguintes ênfases:

- 
- (i) Sobre a descontinuidade dos acréscimos de gastos administrativos até então adicionados ao imobilizado a partir do exercício de 2013.
 - (ii) Sobre o registro contábil dos bens recebidos do Metrô de São Paulo – Extensão Leste e reclassificação 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 componentes estaduais.
 - (iii) Sobre a Medida Provisória n° 627, citando que, a princípio, as modificações por ela introduzidas não deveriam gerar maiores impactos tributários para a CPTM.
 - (iv) Sobre o déficit atuarial (Passivo descoberto) de R\$ 612.956 mil e o fato da CPTM arcar somente com 50% desse déficit, 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.
 - (v) Sobre a descrição do sistema de bilhetagem eletrônica (SBE) e adesão ao sistema BOM.
 - (vi) Sobre a empresa ser autoseguradora 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.

São Paulo, 16 de março de 2015


Mazars Auditores Independentes
CRC 2SP023701/O-8


Carlos Aragaki
Contador CRC 1SP132091/O-1


Aquiles Gutierrez Bergamini
Contador CRC 1SP156763/O-0

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2014 e 31 de dezembro de 2013 e 1 de janeiro de 2013 (Valores expressos em reais mil)

	31/12/2014	31/12/2013 (Reapresentado (Nota 2.3))	01/01/2013 (Reapresentado (Nota 2.3))
Ativo circulante			
Caixa e Equivalentes de Caixa (Nota 3)	59.024	93.106	45.455
Contas a Receber de Clientes	12.002	9.594	1.801
Impostos a Recuperar (Nota 4)	22.322	21.540	7.924
Adiantamentos a Empregados	14.065	11.094	9.681
Adiantamentos a Fornecedores (Nota 5)	16.022	16.594	13.091
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar (Nota 6)	8.441	1.624	6.179
Outros créditos	11.253	12.127	7.242
Estoques (Nota 7)	110.189	109.247	111.464
Total do ativo circulante	253.318	274.916	204.837
Ativos não circulantes mantidos para a venda (Nota 8)	1.175	-	-
Ativo não circulante			
Realizável a Longo Prazo	355.528	281.664	197.623
Contas a Receber de Clientes (Nota 9)	7.543	7.955	6.180
Cauções e Depósitos Judiciais/Recursais (Nota 10)	305.445	230.143	146.022
Outros créditos (Nota 11)	23.021	24.047	25.902
Convênio CPTM/ERMAP	19.519	19.519	19.519
Investimento (Nota 12)	149	149	149
Imobilizado	10.355.525	9.935.821	9.031.799
Imobilizado em Uso/Andamento (Nota 13)	8.363.312	7.943.510	7.750.577
Imobilizado Extensão Leste (Nota 2.9 II.)	696.820	696.820	-
Imobilizado Linha 5 Lilás (Nota 2.9 III.)	1.295.393	1.295.491	1.281.222
Intangível (Nota 14)	29.768	17.862	13.806
Total do ativo não circulante	10.740.970	10.235.496	9.243.377
Total	10.995.463	10.510.412	9.448.214
Passivo circulante			
Fornecedores	205.639	126.647	191.454
Operações de Arrend. Merc. Financeiro (Nota 15)	55.897	53.714	51.758
Pessoal e Encargos Sociais	14.097	22.934	18.329
Provisão trabalhista	65.506	67.555	56.360
Impostos, Taxas e Contribuições	19.088	14.060	15.636
Tributos parcelados (Nota 16)	4.748	17.802	17.490
Contas a Pagar	11.786	14.570	12.274
Receitas diferidas (Nota 17)	9.757	3.515	19
Total do passivo circulante	386.508	320.797	363.320
Passivo não circulante			
Operações de Arrend. Merc. Financeiro (Nota 15)	796.573	824.742	850.804
Tributos parcelados (Nota 16)	2.374	37.958	41.474
Contas a Pagar	16.043	16.111	913
Convênio CPTM/ERMAP	25.330	25.330	25.330
CRTU - cisão (Nota 11)	15.852	15.852	15.852
Provisões para contingências (Nota 18)	844.178	583.940	405.077
Provisões Para Benefícios a Empregados (Nota 19)	308.589	306.478	93.519
Passivos futuros - FIDC (Nota 20)	-	4.288	30.016
Receitas diferidas (Nota 17)	9.630	11.929	20.050
Bens Cedidos-METRO (EXT LESTE) (Nota 2.9 III.)	696.820	696.820	-
Total do passivo não circulante	2.715.389	2.523.448	1.483.035
Patrimônio líquido			
Capital social (Nota 23)	11.328.779	11.328.779	6.629.676
Reservas de Capital	-	-	157
Reservas de Reavaliação	630.392	697.964	750.323
Ajuste de Avaliação Patrimonial	(114.976)	(145.906)	7.572
Prejuízos acumulados	(5.179.415)	(4.544.585)	(4.133.497)
Total do patrimônio líquido	6.664.780	7.336.252	3.254.231
Total	10.995.463	10.510.412	9.448.214

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Demonstração do resultado Exercícios findos em 31 de dezembro (Valores expressos em reais mil)

	2014	2013 (Reapresentado (Nota 2.3))
Receita líquida (Nota 24)	2.007.551	1.969.045
Custo dos serviços prestados (Nota 25)	(1.884.268)	(1.699.251)
Lucro bruto	123.283	269.794
Despesas administrativas (Nota 26)	(659.444)	(557.113)
Outras receitas (despesas) líquidas (Nota 27)	(112.241)	(88.434)
Resultado antes das receitas e despesas financeiras	(648.402)	(375.753)
Receitas financeiras (Nota 28)	57.880	142.528
Despesas financeiras (Nota 28)	(111.880)	(230.222)
Resultado antes do imposto de renda e contribuição social	(702.402)	(463.447)
Despesa com Imposto de Renda e Contribuição Social (Nota 29)	(34.810)	(26.972)
Prejuízo do exercício	(737.212)	(490.419)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Demonstração das mutações do patrimônio líquido (Valores expressos em reais mil)

	Capital social	Reserva de capital	Reserva de reavaliação	Ajuste de avaliação patrimonial	Prejuízos acumulados	Subtotal	Adiant. Para aumento de capital	Total patrimônio líquido
1º de janeiro de 2013								
Ajustes de exercícios anteriores (Nota 2.3)								
Em 01 de janeiro de 2013 (representado)	6.629.676	157	1.136.853	-	(4.331.662)	3.435.024	4.347.628	7.782.652
Total do resultado abrangente do exercício	6.629.676	157	(386.530)	7.572	198.165	(180.793)	-	(180.793)
Prejuízo do exercício (representado)	-	-	750.323	7.572	(4.133.497)	3.254.231	4.347.628	7.601.859
Ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	-	(490.419)	(490.419)	-	(490.419)
Remensurações de benefício pós emprego	-	-	-	(153.478)	-	(153.478)	-	(153.478)
Total do resultado abrangente do exercício	-	-	-	(153.478)	(490.419)	(643.897)	-	(643.897)
Reserva de reavaliação	-	-	(79.331)	-	79.331	-	-	-
Realização da Reserva	-	-	26.972	-	-	26.972	-	26.972
Efeitos tributários sobre a realização da Reserva	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalização de reserva de capital	157	(157)	-	-	-	-	-	-
Recursos para aumento de capital no período	-	-	-	-	-	-	681.442	681.442
Devolução de recursos ao GESP	-	-	-	-	-	-	(208)	(208)
Capitalização de Recursos Antecipados-majoritário	4.698.946	-	-	-	-	4.698.946	(4.698.946)	-
Saldos em 31 de dezembro de 2013 (representado (Nota 2.3))	11.328.779	-	697.964	(145.906)	(4.544.585)	7.336.252	329.915	7.666.167
Total do resultado abrangente do exercício								
Prejuízo do exercício	-	-	-	-	(737.212)	(737.212)	-	(737.212)
Ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	-	-	-	-	-
Remensurações de benefício pós emprego	-	-	-	30.930	-	30.930	-	30.930
Total do resultado abrangente do exercício	-	-	-	30.930	(737.212)	(706.282)	-	(706.282)
Reserva de reavaliação	-	-	(102.382)	-	102.382	-	-	-
Realização da Reserva	-	-	34.810	-	-	34.810	-	34.810
Efeitos tributários sobre a realização da Reserva	-	-	-	-	-	-	898.871	898.871
Recursos para aumento de capital no período	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos em 31 de dezembro de 2014	11.328.779	-	630.392	(114.976)	(5.179.415)	6.664.780	1.228.786	7.893.566

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Demonstração dos fluxos de caixa Exercícios findos em 31 de dezembro (Valores expressos em reais mil)

	2014	2013 (Reapresentado (Nota 2.3))
1. Fluxo de caixa das atividades operacionais		
Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício	(737.212)	(490.419)
Depreciação / amortização	227.539	222.970
Redução ao Valor Recuperável - Impostos	475	-
Redução ao Valor Recuperável - Contas a Receber de Clientes	1.120	490
Redução ao Valor Recuperável - Outros Ativos	6.600	1.132
Provisão - Contingências Trabalhistas e Cíveis	352.700	327.612
Reversão - Contingências Trabalhistas e Cíveis	(80.239)	(100.203)
Provisão - previdenciárias	51.174	572
Despesa com Previdência Privada	33.041	59.481
Baixa do Ativo Imobilizado	52.136	5.101
Imposto de Renda e Contribuição Social Diferidos	34.810	26.972
(=) Lucro (prejuízo) líquido ajustado	(57.856)	53.708
(Acréscimo) / decréscimo do ativo circulante e não circulante		
Contas a Receber de Clientes	(3.126)	(10.047)
Impostos a Recuperar	(1.257)	(13.616)
Adiantamentos a Empregados	(2.971)	(1.412)
Adiantamentos a Fornecedores	572	(3.503)
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar	(6.817)	6.555
Estoques	(942)	2.217
Depósitos Judiciais e Recursais	(75.302)	(84.122)
Outros ativos	(4.699)	(4.162)
(Acréscimo) / decréscimo do ativo não circulante mantido para venda		
Ativo não Circulante Mantido para Venda	(1.175)	-
Acréscimo / (decréscimo) do passivo circulante e não circulante		
Fornecedores	78.992	(64.806)
Pessoal e Encargos Sociais	(8.847)	4.605
Provisão trabalhista	(2.049)	11.195
Impostos, Taxas e Contribuições	5.028	(1.576)
Tributos parcelados	(48.638)	(4.349)
Contingências liquidadas	(63.397)	(49.120)
Receitas diferidas	3.943	(4.625)
Bens cedidos - metrô (extensão leste)	-	696.820
Outros passivos	(2.852)	18.640
(=) Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades operacionais	(191.393)	552.402
2. Fluxo de caixa das atividades de investimentos		
Compra de Imobilizado / Intangível	(711.285)	(1.136.150)
(=) Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(711.285)	(1.136.150)
3. Fluxo de caixa das atividades de financiamentos		
Valor Recebido a Título de Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	898.871	681.442
Devolução de Recursos ao GESP	-	(209)
Amortização de Fundo de Investimento em Direitos Creditórios	(4.288)	(25.728)
Pagamento de Arrendamento Mercantil Financeiro	(25.986)	(24.106)
(=) Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamentos	868.597	631.399
Aumento (redução) de caixa e equivalente de caixa	(34.082)	47.651
Caixa e equivalente de caixa no início do exercício	93.106	45.455
Caixa e equivalente de caixa no fim do exercício	59.024	93.106

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Demonstração do valor adicionado Exercícios findos em 31 de dezembro (Valores expressos em reais mil)

	2014	2013 (Reapresentado)
Receitas	2.033.823	1.991.559
Receita operacional tarifária	1.198.777	1.159.260
Subvenção Recebida para Operação	784.818	772.190
Outras receitas	55.283	61.731
Provisão para Perda de Créditos - Ativos Financeiros	(5.055)	(1.622)
Insumos adquiridos de terceiros	(1.491.986)	(1.246.020)
Custos dos Serviços Prestados	(904.782)	(768.964)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(587.204)	(477.056)
Valor adicionado bruto	541.837	745.539
Depreciação e amortização	(227.539)	(200.783)
Valor adicionado líquido produzido pela entidade	314.298	544.756
Valor adicionado recebido em transferência	57.880	142.528
Receitas financeiras	57.880	142.528
Valor adicionado total a distribuir	372.178	687.284
Pessoal	862.253	744.068
Remuneração direta	653.308	602.851
Benefícios	166.744	103.413
FGTS	42.201	37.804
Impostos, Taxas e Contribuições	129.581	198.580
Federais	128.800	197.559
Estaduais	474	908
Municipais	307	113
Remuneração de Capitais de Terceiros	117.556	235.055
Juros	111.880	230.222
Aluguéis	5.676	4.833
Lucros retidos / prejuízo do exercício	(737.212)	(490.419)
Valor adicionado distribuído	372.178	687.284

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Demonstração do resultado abrangente Exercícios findos em 31 de dezembro (Valores expressos em reais mil)

	<u>2014</u>	<u>2013</u> (Reapresentado (Nota 2.3))
Resultado líquido do exercício	(737.212)	(490.419)
Outros Componentes do Resultado Abrangente		
Itens que não serão reclassificados para o resultado		
Remensurações em obrigações de benefício pós emprego (Nota 2.3)	<u>30.930</u>	<u>(153.478)</u>
Total do resultado abrangente do exercício	<u>(706.282)</u>	<u>(643.897)</u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

1 Informações gerais

A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM, constituída pela Lei Estadual nº 7.861, de 28 de maio de 1992, e com sede na cidade de São Paulo, estado de São Paulo, 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 91 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 15.265 de 26/12/2013, 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 2014, repassou recursos financeiros à CPTM da ordem de R\$ 1.683.689 mil (R\$ 1.453.632 mil em 2013), assim distribuídos:

Natureza do aporte	2014	2013
Adiantamentos P/ Futuro Aumento De Capital	898.871	681.442
Subvenção	784.818	772.190
Total	1.683.689	1.453.632

A emissão destas Demonstrações contábeis foi autorizada pelo Conselho de Administração, em 16 de março de 2015.

2 Resumo das principais práticas contábeis

2.1 Base de preparação

As demonstrações contábeis da CPTM foram preparadas e estão sendo apresentadas conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil, que compreendem aquelas incluídas na legislação societária brasileira e os Pronunciamentos, as Orientações e as Interpretações Técnicas do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC).

A apresentação da Demonstração do Valor Adicionado (DVA) é requerida pela legislação societária brasileira e pelas práticas contábeis adotadas no Brasil aplicáveis a companhias abertas. As normas IFRS não requerem a apresentação dessa demonstração. Como consequência, pelas normas IFRS, essa demonstração está apresentada como informação suplementar, sem prejuízo do conjunto das demonstrações contábeis.

As demonstrações contábeis estão apresentadas em Reais, que também é a moeda funcional da Companhia.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

2.2 Uso de estimativas

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.

2.3 Reapresentação das cifras comparativas

As demonstrações contábeis correspondentes de 31 de dezembro de 2013 originalmente divulgadas em 05 de abril de 2014, e os saldos iniciais de 1º de janeiro de 2013 do Balanço Patrimonial (que foram derivados das demonstrações contábeis de 31 de dezembro de 2012), estão sendo reapresentadas, em conformidade com o CPC 23 - Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro e CPC 26 (R1) - Apresentação das demonstrações contábeis, para melhor refletir as operações da Companhia.

Para tanto, a administração da Companhia revisou a forma de contabilização e apresentação dos saldos das demonstrações contábeis, considerando os ativos, passivos e resultado relacionados aos seguintes itens:

- Revisão da forma de mensuração e apresentação de um contrato de renovação da frota de trens da CPTM, que se enquadra como uma operação de arrendamento mercantil pela ótica do Pronunciamento Técnico CPC 06 – Operações de Arrendamento;
- Revisão da forma de mensuração e apresentação dos saldos relacionados ao plano de benefício definido patrocinado pela CPTM, de acordo com as regras estabelecidas pelo Pronunciamento Técnico CPC 33 – Benefícios a Empregados, vigente a partir de 1º de janeiro de 2013;
- Revisão da forma de mensuração e apresentação de ativos anteriormente registrados como "Imobilizado em Andamento" que foram transferidos para "Imobilizado em Operação", de acordo com as regras estabelecidas pelo CPC 27 – Imobilizado; e
- Revisão da forma de mensuração e apresentação de ativos anteriormente registrados como "Imobilizado em Andamento" que foram transferidos para resultado por não atenderem os critérios de reconhecimento de ativos do CPC 27 – Imobilizado.
- Revisão da forma de mensuração e apresentação de ativo e passivo de imposto de renda e contribuição social diferidos, que, passaram a ser reconhecidos pela CPTM para atendimento dos requerimentos estabelecidos pelo CPC 32 – Tributos sobre o Lucro.

Dessa forma, para fins de adequar a informação comparativa de exercícios anteriores, realizamos a reclassificação contábil para as informações de 31 de dezembro de 2013 e 01 de janeiro de 2013.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Abaixo demonstramos um resumo das demonstrações contábeis originalmente apresentadas, comparativas às demonstrações ora reapresentadas, bem como uma breve descrição de cada ajuste:

	Ativo					1º de janeiro de 2013	
	Original	Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5	Reapresentado
Ativo circulante							
Caixa e equivalentes de caixa	45.455						45.455
Contas a receber de clientes	1.801						1.801
Impostos a recuperar	7.924						7.924
Adiantamentos a empregados	9.681						9.681
Adiantamentos a fornecedores	13.091						13.091
Indenizações trabalhistas a reembolsar	8.179						8.179
Outros valores realizáveis	7.242						7.242
Estoque	111.464						111.464
Total do ativo circulante	204.837						204.837
Ativo não circulante							
Realizável a longo prazo	197.623						197.623
Contas a receber de clientes	6.180						6.180
Depósitos judiciais e recursais	146.022						146.022
Outros créditos	25.902						25.902
Convênio CPTM/ERMAP	19.519						19.519
Investimento	149						149
Imobilizado	8.318.408	841.072	(9.250)	(4.521)	(113.910)		9.031.799
Imobilizado em Uso/Andamento	7.037.186	841.072 (a)	(9.250) (b)	(4.521) (b)	(113.910) (c)		7.750.577
Imobilizado Líquido - Extensão Leste	-						-
Imobilizado Linha 5 Lids	1.281.222						1.281.222
Intangível	13.806						13.806
Total do ativo não circulante	8.529.986	841.072	(9.250)	(4.521)	(113.910)		9.243.377
Total	8.734.823	841.072	(9.250)	(4.521)	(113.910)		9.448.214



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Passivo						
1º de janeiro de 2013						
	Original	Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5
		Arrendamento Mercantil	Benefício a empregados	Depreciação	Baixa de bens	Imposto diferido
						Reapresentado
Passivo circulante						
Fornecedores	199.832	(8.378)(d)				191.454
Operações de Arrend. Merc. Financeiro	-	51.758(c)				51.758
Pessoal e Encargos Sociais	18.329					18.329
Provisão Trabalhista	56.360					56.360
Impostos, Taxas e Contribuições	15.636					15.636
Tributos Parcelados	17.490					17.490
Contas a Pagar	12.274					12.274
Receitas Diferidas	19					19
Total do passivo circulante	319.940	43.380	-	-	-	363.320
Passivo não circulante						
Operações de Arrend. Merc. Financeiro	-	850.804(c)				850.804
Tributos Parcelados	41.474					41.474
Outros Valores a Pagar	913					913
Convênio CPTM/FFSA	25.330					25.330
CBTU - Cisão	15.852					15.852
Provisões para Contingências	405.077					405.077
Provisões para Benef. a Empregados	93.519					93.519
Passivos Futuros - FIDC	30.016					30.016
Receitas Diferidas	20.050					20.050
Bens Cedidos do METRÔ - Extensão Leste	-					-
Total do passivo não circulante	632.231	850.804	-	-	-	1.483.035
Patrimônio líquido						
Capital Social	6.629.676					6.629.676
Reservas de Capital	157					157
Reservas de Reavaliação	1.136.853					750.323
Ajuste de avaliação patrimonial	-					572
Lucros/Prejuízos Acumulados	(4.331.662)	(53.112)(e)	7.572(g)	(4.521)(h)	(113.910)(i)	(4.133.497)
		(9.250)(f)	(7.572)(g)	(4.521)	(113.910)	386.530(j)
	3.435.024	(53.112)	-	(4.521)	(113.910)	3.254.231
Adiantamentos para Aumento de Capital	4.347.628					4.347.628
Total do patrimônio líquido	7.782.652	(53.112)	-	(4.521)	(113.910)	7.601.859
Total	8.734.823	841.072	-	(4.521)	(113.910)	9.448.214



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	31 de dezembro de 2013						Ativo	
	Original	Arrendamento Mercantil	Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5	
				Benefício a Empregados	Depreciação	Baixa de Bens	Imposto Diferido	Reapresentado
Ativo circulante								
Caixa e Equivalentes de Caixa	93.106							93.106
Contas a Receber de Clientes	9.584							9.584
Impostos a Recuperar	21.540							21.540
Adiantamentos a Empregados	11.094							11.094
Adiantamentos a Fornecedores	16.594							16.594
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar	1.624							1.624
Outros Valores Realizáveis	12.127							12.127
Estoques	109.247							109.247
Total do ativo circulante	274.916	-	-	-	-	-	-	274.916
Ativo não circulante								
Realizável a longo prazo								
Contas a Receber de Clientes	281.664							281.664
Depósitos Judiciais e Recursais	7.955							7.955
Outros Créditos	230.143							230.143
Convênio CPTM/ERMAP	24.047							24.047
	19.519							19.519
Investimento	149							149
Imobilizado	9.356.378	740.203	(31.438)	-	(10.642)	(118.680)		9.935.821
Imobilizado em Uso/Arrendamento	7.364.067	740.203(a)	(31.438)(b)		(10.642)(h)	(118.680)(f)		7.943.510
Imobilizado Líquido - Extensão Leste	696.820							696.820
Imobilizado Linha 5 Lilas	1.295.491							1.295.491
Intangível	17.862							17.862
Total do ativo não circulante	9.656.053	740.203	(31.438)	-	(10.642)	(118.680)		10.235.496
Total	9.930.969	740.203	(31.438)	-	(10.642)	(118.680)		10.510.412



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	Passivo					
	31 de dezembro de 2013					
	Original	Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5
		Arrendamento Mercantil	Benefício a empregados	Depreciação	Baixa de bens	Imposto diferido
						Reapresentado
Passivo circulante						
Fornecedores	135.362	(8.715)(d)				126.647
Operações de Arrend. Merc. Financeiro	-	53.714(c)				53.714
Pessoal e encargos sociais	22.934					22.934
Provisão trabalhista	67.555					67.555
Impostos, taxas e contribuições	14.060					14.060
Tributos parcelados	17.802					17.802
Contas a pagar	14.570					14.570
Receitas diferidas	3.515					3.515
Total do passivo circulante	275.798	44.999	-	-	-	320.797
Passivo não circulante						
Operações de Arrend. Merc. Financeiro	-	824.742(c)				824.742
Tributos parcelados	37.958					37.958
Outros valores a pagar	16.111					16.111
Convênio CPTM/RFFSA	25.330					25.330
CBTU - Cisão	15.852					15.852
Provisões para contingências	583.940					583.940
Provisões para Benef. a Empregados	306.478					306.478
Passivos Futuros - FIDC	4.288					4.288
Receitas diferidas	11.929					11.929
Bens Cedidos do METRÔ - Extensão Leste	696.820					696.820
Total do passivo não circulante	1.698.706	824.742	-	-	-	2.523.448
Patrimônio líquido						
Capital social	11.328.779					11.328.779
Reservas de capital	-					-
Reservas de reavaliação	1.057.522					697.964
Ajuste de avaliação patrimonial	(4.759.751)	(31.438)(f)	(145.906)(g)	(10.642)(h)	(118.680)(i)	(145.906)
Lucros/prejuízos acumulados	7.626.550	(129.538)(e)	145.906(g)	(10.642)	(118.680)	(4.544.585)
	7.626.550	(129.538)	-	(10.642)	(118.680)	7.336.252
Adiantamentos para Aumento de Capital	329.915					329.915
Total do patrimônio líquido	7.956.465	(129.538)	-	(10.642)	(118.680)	7.686.167
Total	9.930.969	740.203	-	(10.642)	(118.680)	10.510.412



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 (Valores expressos em reais mil)

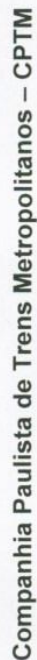
- (a) Reconhecimento contábil dos trens objeto de arrendamento mercantil. Este valor corresponde ao valor presente da operação, que representa o custo dos trens reconhecidos.
- (b) Reconhecimento contábil dos trens objeto de arrendamento mercantil. Este valor corresponde à depreciação dos trens reconhecidos.
- (c) Reconhecimento contábil do passivo de arrendamento mercantil, passivo este atualizado pela taxa de juros da operação que é reconhecida no resultado pelo regime de competência.
- (d) Transferência de saldo de uma contraprestação a pagar da rubrica de Fornecedores para passivo de arrendamento mercantil.
- (e) Efeito no patrimônio líquido por conta do reconhecimento dos saldos de despesa com juros e correção monetária sobre o passivo de arrendamento mercantil.
- (f) Efeito no patrimônio líquido por conta do reconhecimento dos saldos de despesa com depreciação sobre o ativo imobilizado.
- (g) Transferência das remunerações do valor líquido de ativo e passivo referente ao plano de benefício definido da rubrica de lucros acumulados para ajuste de avaliação patrimonial no patrimônio líquido.
- (h) Reconhecimento de depreciação acumulada sobre ativos anteriormente registrados como imobilizado em andamento e transferidos para imobilizado em operação.
- (i) Reconhecimento como despesa de bens anteriormente registrados como imobilizado em andamento.
- (j) Reconhecimento de ativo e passivo de imposto de renda e contribuição social diferidos sobre prejuízos fiscais e reserva de avaliação, respectivamente.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

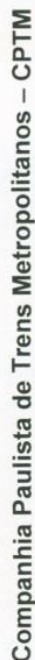
Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

		31 de dezembro de 2013				
		Demonstração do resultado dos exercícios				
	Original	Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5
		Arrendamento Mercantil	Benefício a empregados	Depreciação	Baixa de bens	Imposto Diferido
Receita líquida	1.969.045					
Custo dos serviços prestados	(1.623.497)	(22.187)(a)	(45.642)(c)	(6.121)(d)	(1.804)(e)	
Lucro bruto	345.548					
Despesas administrativas	(753.207)		199.120(c)		(2.966)(e)	
Outras receitas e despesas das operações continuadas	(68.434)					
Resultado antes das receitas e despesas financeiras	(496.153)					
Receitas financeiras líquidas	142.528					
Despesas financeiras líquidas	(153.795)	(76.427)(b)				
Resultado antes do imposto de renda e contribuição social	(507.420)	(98.614)	153.478	(6.121)	(4.770)	
Despesa com Imposto de Renda e Contribuição Social	-					(26.972)(f)
Resultado líquido do exercício	(507.420)	(98.614)	153.478	(6.121)	(4.770)	(26.972)
(a) Reconhecimento da despesa com depreciação sobre os trens objeto do arrendamento mercantil financeiro						(490.419)
(b) Reconhecimento da despesa com juros e correção monetária sobre o saldo de passivo do arrendamento mercantil						
(c) Reconhecimento líquido do estorno de despesa com provisão, despesa com contribuições da patrocinadora e reconhecimento do custo do serviço corrente e custo dos juros líquidos de ativos e passivos do plano de benefício definido						
(d) Reconhecimento da despesa de depreciação pela reclassificação de ativos registrados anteriormente como imobilizado em andamento para imobilizado em operação						
(e) Reconhecimento como despesa de bens anteriormente registrados como imobilizado em andamento						
(f) Reconhecimento de despesa com reversão de ativo de imposto de renda e contribuição social diferidos sobre prejuízos fiscais						



Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	Demonstração dos resultados abrangentes						31 de dezembro de 2015
		Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5	
	Original	Arrendamento Mercantil	Benefício a Empregados	Depreciação	Baixa de bens	Imposto diferido	Reapresentado
Resultado líquido do período	(507.420)	(76.427)(b)	153.478(c)	(6.121)(d)	(4.770)(e)	(26.972)(f)	(490.419)
Remensurações em obrigações de benefício pós emprego	-	(22.187)(a)	(153.478)(c)				(153.478)
Total do resultado abrangente do período	(507.420)	(22.187)	-	(6.121)	(4.770)	(26.972)	(643.897)
(a)	Reconhecimento da despesa com depreciação sobre os bens objeto do arrendamento mercantil financeiro.						
(b)	Reconhecimento da despesa com juros e correção monetária sobre o saldo de passivo do arrendamento mercantil.						
(c)	Reconhecimento líquido do estorno de despesa com provisão, despesa com contribuições da patrocinadora e reconhecimento do custo do serviço corrente e custo dos juros líquidos de ativos e passivos do plano de benefício definido.						
(d)	Reconhecimento da despesa de depreciação pela reclassificação de ativos registrados anteriormente como imobilizado em andamento para imobilizado em operação.						
(e)	Reconhecimento como despesa de bens anteriormente registrados como imobilizado em andamento						
	Reconhecimento de despesa com reversão de ativo de imposto de renda e contribuição social diferidos sobre prejuízos fiscais						



Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

		31 de dezembro de 2013				
		Demonstração dos fluxos de caixa				
		Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5
		Arrendamento Mercantil	Benefício a empregados	Depreciação	Baixa de bens	Imposto diferido
		Original				Reclassificações
						Representado
1. Fluxo de caixa das atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) Líquido do Exercício	(507.420)	(22.187)(a)	153.478(c)	(6.121)(d)	(4.770)(e)	(26.972)(f)
Depreciação / amortização	194.662	22.187(a)		6.121(d)		222.970
Provisões	453.561					(453.561)
Redução ao Valor Recuperável - Contas a Receber de Clientes	-					490
Redução ao Valor Recuperável - Outros Ativos	-					1.132
Provisão - Contingências Trabalhistas e Cíveis	-					327.612
Reversão - Contingências Trabalhistas e Cíveis	-					(100.203)
Provisão - previdenciárias	-					572
Despesa com Previdência Privada	-		(153.478)(c)			212.959
Baixa do Ativo Imobilizado	331				4.770(e)	5.101
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-					26.972
(=) Lucro (prejuízo) líquido ajustado	141.134	-	-	-	-	(10.999)
(Acréscimo) / decréscimo do ativo circulante e não circulante						
Conta a Receber de Clientes	(7.915)					(10.047)
Impostos a Recuperar	(13.616)					(13.616)
Adiantamentos a Empregados	-					(1.412)
Adiantamentos a Fornecedores	-					(3.503)
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar	-					6.555
Estoques	2.217					2.217
Depósitos Judiciais e Recursais	(84.121)					(1)
Outros ativos	(4.457)					(84.122)
Acréscimo/(decrécimo) do passivo circulante e não circulante						(4.152)
Fornecedores	(64.470)	(337)(f)				(64.806)
Pessoal e Encargos Sociais	-					4.605
Provisão trabalhista	-					11.195
Impostos, Taxas e Contribuições	(1.576)					(1.576)
Tributos parcelados	(4.349)					(4.349)
Contingências liquidadas	(49.120)					(49.120)
Receitas diferidas	2.852					(7.477)
Bens cedidos - metro (extensão leste)	696.820					(4.625)
Desapropriação indireta	14.956					696.820
Outros passivos	8.415					(14.956)
(=) Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades operacionais	636.770	(337)	-	-	-	18.640
						(7.605)
						552.402



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

31 de dezembro de 2013

	Demonstração dos fluxos de caixa						
	Ajuste 1	Ajuste 2	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5		
	Original	Arrendamento Mercantil	Benefício a empregados	Depreciação	Baixa de bens	Imposto diferido	Reclassificações
2. Fluxo de caixa das atividades de investimentos							
Aquisição para o Ativo Imobilizado	(1.237.019)	100.869(g)					(1.136.150)
(=) Caixa líquido (aplicado nas) gerado pelas atividades de investimentos	(1.237.019)	100.869					(1.136.150)
3. Fluxo de caixa das atividades de financiamentos							
Valor Recebido a Título de Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	681.442						681.442
Reclassificação Contábil - Devolução de Recursos ao GESP	(209)						(209)
Fundo de Investimento em Direitos Creditórios Não Padronizados - FIDC/NP	(33.333)						(25.728)
Pagamento de Arrendamento Mercantil Financeiro	-	(24.106)(h)					(24.106)
(=) Total das atividades de financiamentos	647.900	924.106					631.399
Aumento (redução) de caixa e equivalente de caixa	47.651						47.651
Caixa e equivalente de caixa no início do período	45.455						45.455
Caixa e equivalente de caixa no fim do período	93.106						93.106

- (a) Reconhecimento da despesa com depreciação sobre os trens objeto do arrendamento mercantil financeiro
- (b) Reconhecimento da despesa com juros e correção monetária sobre o saldo de passivo do arrendamento mercantil
- (c) Reconhecimento líquido do estorno de despesa com provisão, despesa com contribuições da patrocinadora e reconhecimento do custo do serviço corrente e custo dos juros líquidos de ativos e passivos do plano de benefício definido
- (d) Reconhecimento da despesa de depreciação pela reclassificação de ativos registrados anteriormente como imobilizado em andamento para imobilizado em operação
- (e) Reconhecimento como despesa de bens anteriormente registrados como imobilizado em andamento
- (f) Transferência de saldo de uma contraprestação a pagar da rubrica de Fornecedores para passivo de arrendamento mercantil
- (g) Reconhecimento contábil dos trens objeto de arrendamento mercantil. Este valor corresponde ao valor presente da operação, que representa o custo dos trens reconhecidos
- (h) Reconhecimento contábil do passivo de arrendamento mercantil, passivo este atualizado pela taxa de juros da operação que é reconhecida no resultado pelo regime de competência
- (i) Reconhecimento de despesa com reversão de imposto de renda e contribuição social diferidos sobre prejuízos fiscais



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

31 de dezembro de 2013					
Demonstração do valor adicionado					
	Ajuste 1	Ajuste 3	Ajuste 4	Ajuste 5	Reapresentado
Original	Arrendamento Mercantil	Depreciação	Baixa de bens	Imposto diferido	
Receitas					
Receita operacional tarifária	1.991.559				1.991.559
Subvenção recebida para operação	1.159.260				1.159.260
Outras receitas	772.190				772.190
Provisão para perda de créditos - ativos financeiros	61.731				61.731
	(1.622)				(1.622)
Insumos adquiridos de terceiros	(1.372.541)				(1.372.541)
Custos dos serviços prestados	(701.135)				(701.135)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(671.406)				(671.406)
Valor adicionado bruto	619.018				619.018
Depreciação e amortização	(194.662)				(194.662)
Valor adicionado líquido produzido pela entidade	424.356				424.356
Valor adicionado recebido em transferência	142.528				142.528
Receitas financeiras	142.528				142.528
Valor adicionado total a distribuir	566.884				566.884
Distribuição do valor adicionado	(22.187)				(22.187)
Pessoal	(22.187)				(22.187)
Remuneração direta	744.068				744.068
Benefícios	602.851				602.851
FGTS	103.413				103.413
Impostos, taxas e contribuições	37.804				37.804
Federais	171.608				171.608
Estaduais	170.587				170.587
Municipais	908				908
Remuneração de capitais de terceiros	113				113
Juros	158.628				158.628
Aluguéis	153.795				153.795
Lucros retidos / prejuízo do exercício	4.633				4.633
	(507.420)				(507.420)
	76.427				76.427
	76.427(b)				76.427
	(98.614)				(98.614)
	153.478				153.478
	(6.121)				(6.121)
	(4.770)				(4.770)
	(26.972)				(26.972)
	26.972(f)				26.972
	197.559				197.559
	908				908
	113				113
	235.055				235.055
	230.222				230.222
	4.633				4.633
	(480.419)				(480.419)



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

- (a) Reconhecimento da despesa com depreciação sobre os trens objeto do arrendamento mercantil financeiro.
- (b) Reconhecimento da despesa com juros e correção monetária sobre o saldo de passivo do arrendamento mercantil.
- (c) Reconhecimento líquido do estorno de despesa com provisão, despesa com contribuições da patrocinadora e reconhecimento do custo do serviço corrente e custo dos juros líquidos de ativos e passivos do plano de benefício definido.
- (d) Reconhecimento da despesa de depreciação pela reclassificação de ativos registrados anteriormente como imobilizado em andamento para imobilizado em operação.
- (e) Reconhecimento como despesa de bens anteriormente registrados como imobilizado em andamento.
- (f) Reconhecimento da despesa com reversão de ativo de imposto de renda e contribuição social diferidos sobre prejuízos fiscais.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

2.4 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".

2.5 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.

2.6 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 e ativos financeiros disponíveis para venda, conforme a situação.

Ativos Financeiros a Valor Justo Por Meio do Resultado

Os ativos classificados como ao valor justo por meio do resultado são inicialmente reconhecidos e subsequentemente avaliados pelo valor justo. Todas as mudanças no valor justo são reconhecidas no resultado do período.

1. Empréstimos e recebíveis

Empréstimos e recebíveis são ativos financeiros não derivativos com pagamentos fixos ou determináveis, que não são cotados em um mercado ativo.

As operações de empréstimos e recebíveis são mensuradas inicialmente pelo valor justo acrescido dos custos de transação diretamente atribuíveis à operação, e subsequentemente avaliados pelo custo amortizado utilizando-se o método da taxa efetiva de juros.

2. Ativos financeiros mantidos até o vencimento

Os ativos financeiros mantidos até o vencimento são ativos com pagamentos financeiros ou determináveis e vencimento fixado, que a CPTM tem intenção e capacidade de manter até o vencimento, e que não são classificados pelo valor justo contra resultado nem como disponíveis para venda.

Os ativos financeiros mantidos até o vencimento são contabilizados pelo custo amortizado utilizando o método da taxa efetiva de juros deduzidos de qualquer perda por redução ao valor recuperável.

3. Ativos financeiros disponíveis para venda

Ativos financeiros disponíveis para venda são ativos financeiros não derivativos que não são classificados em outras categorias de ativos financeiros. Todos os ativos financeiros disponíveis para venda são contabilizados pelo valor justo.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

A receita de juros é reconhecida no resultado utilizando-se o método da taxa efetiva de juros. Os ajustes decorrentes no valor justo são reconhecidos em componente do resultado abrangente, líquido de efeitos tributários, com exceção das perdas por redução do valor recuperável os quais são reconhecidas no resultado, ou em caso de reclassificação, mesmo se o ativo financeiro não tiver sido baixado.

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 21).

(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 outros passivos financeiros sendo inicialmente reconhecidos a valor justo e acrescidos do custo da transação diretamente relacionado, quando aplicável.

Posteriormente, os passivos financeiros são mensurados pelo custo amortizado utilizando o método da taxa efetiva de juros. As despesas com juros e encargos são reconhecidas na demonstração do resultado pelo regime de competência.

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM determina a classificação dos seus passivos financeiros no momento do seu reconhecimento inicial, em outros passivos financeiros (ao custo amortizado) - vide Nota 21.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

(iv) Mensuração ao valor justo

Valor justo é o montante pelo qual um ativo pode ser negociado ou um passivo liquidado entre partes conhecidas e empenhadas na realização de uma transação justa, na data de balanço.

Quando disponível, a CPTM determina o valor justo de seus ativos e passivos financeiros com base nos preços cotados no mercado ativo para aquele instrumento. Um mercado é reconhecido como ativo se os preços cotados são prontamente e regularmente disponíveis e representam transações justas entre partes independentes.

(v) Técnicas de avaliação de valor justo

Os instrumentos financeiros mensurados pelo valor justo após o reconhecimento inicial devem ser agrupados nos níveis 1 a 3 com base no grau observável do valor justo.

- Mensurações de valor justo de Nível 1 determinadas com base em cotações públicas em mercados ativos;
- Mensurações de valor justo de Nível 2 são obtidas por meio de outras variáveis além dos preços cotados incluídos no Nível 1, que são observáveis para o ativo ou passivo diretamente (com preços) ou indiretamente (com base em preços); e
- Mensurações de valor justo de Nível 3 são as obtidas por meio de técnicas internas de avaliação que incluem variáveis para o ativo ou passivo, mas que não têm como base os dados observáveis de mercado (dados não observáveis).

Em 31/12/2014 e 31/12/2013 não houve instrumentos financeiros mensurados a valor justo agrupados no nível 3.

A tabela a seguir mostra um resumo dos valores justos dos instrumentos financeiros em 31 de dezembro de 2014 e de 2013 e a hierarquia de valor justo:

	2014	2013
Descrição	Nível 1	Nível 1
Ativos a valor justo através do resultado	59.024	93.106
Total	59.024	93.106

Classificação contábil e valor justo

Devido as características dos ativos financeiros da CPTM mensurados ao custo amortizado, a administração entende que não há diferença entre o valor contábil e valor justo para esses ativos.

2.7 Estoque

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



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

2.8 Ativos não circulantes mantidos para venda

Os ativos não circulantes são classificados como ativos mantidos para venda quando seu valor contábil for recuperável, principalmente, por meio de uma venda e quando essa venda for praticamente certa.

Esses ativos são avaliados pelo menor entre o valor contábil e o valor justo menos os custos de venda.

2.9 Imobilizado

Registrado pelo custo de aquisição e/ou construção, acrescidos dos valores de melhoria e/ou reformas, deduzida de perdas por redução ao valor recuperável acumuladas e de 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 Aerolevantamentos, mediante emissão de Laudos de Avaliação específicos.

Descrição	Reserva de Reavaliação Base Maio/2002
Terrenos e Leito da Linha	579.619
Via Permanente, Edifícios e Instalações	1.027.764
Equipamentos de Transportes Ferroviários	4.087
Trens Unidade Elétricos	857.227
Outros Equipamentos de Transporte	5.999
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	8.636
Mobiliário em Geral	565
Outros Ativos Imobilizados	1.049
Total	2.484.946

(i) Ativos adquiridos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM) para a utilização pela CPTM.

A STM realizou nos últimos anos aquisições de trens, equipamentos e serviços para serem utilizados pela CPTM.

Dessa forma, devido à aquisição desses itens ter sido realizada pela STM, nenhum registro contábil relacionado aos mesmos foi realizado na CPTM, mesmo embora a Companhia utilize os bens e serviços contratados.

Esse assunto já foi objeto de análise pela Consultoria Jurídica da Secretaria da Fazenda, cuja recomendação, através do Parecer CJ/SF nº 131/2008, de 30 de janeiro de 2008, é de que seja efetuada a transferência dos bens às empresas operadoras por aporte dos respectivos bens, a título de integralização do Capital Social, ou para futuro aumento de capital.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Os itens adquiridos pela STM são representados, preponderantemente, por trens e peças sobressalentes. Os custos de aquisição e as depreciações acumuladas, calculadas a partir das datas em que os trens e peças foram recebidos pela CPTM e utilizando-se as taxas de depreciação já praticadas pela Companhia, encontram-se descritos no quadro a seguir:

Descrição	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 31/12/2014
Fornecimento de 57 trens e sobressalentes	1.661.743	(140.256)	1.521.487
Total	1.661.743	(140.256)	1.521.487

Descrição	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 31/12/2013
Fornecimento de 57 trens e sobressalentes	1.457.434	(101.735)	1.355.699
Total	1.457.434	(101.735)	1.355.699

(ii) Imobilizado Líquido - Extensão Leste – Cedida do 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 o Convênio nº 826374109100 de 27/12/2007, junto ao METRO, objetivando a execução de ações conjuntas para a implantação, operação e manutenção do trecho Artur Alvim – Guaianazes do Expresso Leste – **Extensão Leste**, pelo qual é transferida à 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, conseqüentemente, a arrecadação das receitas operacionais da exploração do referido trecho, de propriedade do METRO.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2013, após estudos mais aprofundados à luz da Lei 11.638 de 2007, Art. 179, o referido trecho, intitulado Extensão Leste, foi reconhecido como Ativo Imobilizado no Balanço desta Companhia, pelos valores residuais de registro no METRO, base 31 de dezembro de 2012, em função da similaridade de bens no modal metro ferroviário, em contrapartida a um Passivo Não Circulante – Bens Cedidos do METRO (Extensão Leste).

No exercício de 2014, em função da transferência de propriedade dos bens ainda não ter sido realizada para a CPTM desde que o registro contábil foi realizado em 31 de dezembro de 2013, com os valores referentes à data base de 31 de dezembro de 2012, a depreciação não foi atualizada, permanecendo o valor residual sem alteração desde então.

Descrição	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 31/12/2014 e 31/12/2013
Terrenos Desapropriados	60.960	-	60.960
Edificações	640.226	(79.493)	560.733
Sistemas	78.715	(14.500)	64.215
Outros	11.764	(852)	10.912
Total	791.665	(94.845)	696.820



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Neste aspecto, caso a depreciação tivesse sofrido atualização desde 31 de dezembro de 2012, os valores de depreciação acumulada e os valores residuais seriam os seguintes:

Descrição	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 31/12/2014
Terrenos Desapropriados ¹	60.992	-	60.992
Edificações ¹	640.282	(93.142)	547.140
Sistemas ¹	78.527	(17.766)	60.761
Outros	11.764	(1.041)	10.723
Total	791.565	(111.949)	679.616

Descrição	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 31/12/2013
Terrenos Desapropriados	60.960	-	60.960
Edificações	640.226	(86.317)	553.909
Sistemas	78.715	(16.133)	62.582
Outros	11.764	(947)	10.817
Total	791.665	(103.397)	688.268

¹ Durante o exercício 2014 houve movimentação nos referidos Grupos, as quais resultaram no decréscimo do respectivo Custo Incorrido no valor de R\$ 100.

(iii) Imobilizado Líquido - Linha 5 Lilás – 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, em 27/12/2007, firmou o Convênio 826474109100 de 27/12/2007, junto ao METRO, objetivando a execução de ações conjuntas para a implantação, operação e manutenção do trecho Capão Redondo – Largo Treze da **Linha 5 Lilás** 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, de propriedade da CPTM.

Em 31 de dezembro de 2013, em decorrência de estudos mais aprofundados, o trecho intitulado Linha 5 – Lilás foi reclassificado do Grupo Investimentos para Grupo Imobilizado no Balanço Patrimonial, não tendo sido atualizada sua depreciação no referido exercício, no aguardo da permuta dos bens, cujo processo está encaminhado junto aos órgãos competentes estaduais.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Descrição	Taxas anuais de depreciação	Saldo em 31/12/2013	Transferência no Período	Saldo em 31/12/2014
Terrenos e Leito de Linha	--	102.491	(98)	102.393
Via Permanente, Edifícios, Instalações	1,25% a 3,33%	1.120.643	-	1.120.643
Equipamentos de Transportes Ferroviários	3,33% a 5%	1.500	-	1.500
Trens Unidades Elétricos	2,50%	280.012	-	280.012
Outros Equipamentos de Transporte	10%	30.717	-	30.717
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	10%	30.591	-	30.591
Subtotal		1.565.954	(98)	1.565.856
Depreciação Acumulada		(270.463)	-	(270.463)
Total		1.295.491	(98)	1.295.393

¹ Transferência para o Grupo Ativo Imobilizado em Uso/Operação (Nota 13.1)

Neste contexto, caso a depreciação não tivesse sido suspensa a partir de 31 de dezembro de 2012, os valores dos bens referentes à Linha 5 – Lilás do METRO seriam os seguintes:

Descrição	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 31/12/2014
Terrenos e Leito de Linha ¹	102.393	-	102.393
Via Permanente, Edifícios, Instalações	1.120.643	(243.865)	876.778
Equipamentos de Transportes Ferroviários	1.500	(429)	1.071
Trens Unidades Elétricos	280.012	(62.886)	217.126
Outros Equipamentos de Transporte	30.717	(13.770)	16.947
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	30.591	(27.360)	3.231
Total	1.565.856	(348.310)	1.217.546

¹ Durante o exercício 2014 houve movimentação no Grupo Terrenos e Leito da Linha, a qual resultou no decréscimo do respectivo Custo Incorrido no valor de R\$ 98.

Descrição	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 31/12/2013
Terrenos e Leito de Linha	102.491	-	102.491
Via Permanente, Edifícios, Instalações	1.120.643	(216.587)	904.056
Equipamentos de Transportes Ferroviários	1.500	(379)	1.121
Trens Unidades Elétricos	280.012	(55.886)	224.126
Outros Equipamentos de Transporte	30.717	(12.234)	18.483
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	30.591	(24.301)	6.290
Total	1.565.954	(309.387)	1.256.567

2.10 Intangível

O ativo intangível representa ativos identificáveis (separáveis de outros ativos) sem substância física que resultem de um direito legal ou outro tipo de contrato que dê à CPTM o controle efetivo do ativo. Somente são reconhecidos ativos cujo custo possa ser estimado de forma confiável e a partir dos quais as entidades consolidadas considerem provável a geração de benefícios econômicos futuros.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

(i) Softwares

Os softwares adquiridos pela CPTM são registrados pelo valor de custo, deduzidos das amortizações acumuladas e, quando aplicável, das perdas por *impairment*.

Despesas subsequentes com softwares são capitalizadas somente quando aumentam os benefícios econômicos futuros incorporados no ativo específico a que se referem. Todas as demais despesas são contabilizadas diretamente no resultado à medida que são incorridas.

A amortização é reconhecida no resultado pelo método linear considerando a vida útil de 10 anos para o sistema de bilhetagem eletrônica e 5 anos para os demais softwares, a partir da data da sua disponibilidade para uso.

(ii) Softwares em desenvolvimento

Referem-se basicamente ao contrato com a PRODESP referente a implantação e prestação de serviços técnicos especializados de informática, para implantação de um sistema integrado, cujo saldo contábil reflete o custo incorrido para desenvolvimento.

Por ser um ativo intangível com vida útil indefinida não são amortizados.

2.11 Redução ao valor recuperável de ativos não financeiros

No fim de cada exercício, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM revisa o valor contábil de seus ativos não financeiros para determinar se há alguma indicação de que tais ativos sofreram alguma perda por redução ao valor recuperável. Se houver tal indicação, o montante recuperável do ativo é estimado com a finalidade de mensurar o montante dessa perda, se houver. Quando não for possível estimar o montante recuperável de um ativo individualmente, a CPTM calcula o montante recuperável da unidade geradora de caixa à qual pertence o ativo.

O estudo relativo à redução ao valor recuperável de ativos demonstrou que não há indícios de que os ativos estão registrados contabilmente por valor que exceda seu valor de recuperação.

2.12 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.

2.13 Provisões para contingências

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.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 (Valores expressos em reais mil)

O reconhecimento, a mensuração e a divulgação dos ativos e passivos contingentes, e obrigações legais (fiscais e previdenciárias) são efetuados de acordo com os seguintes critérios:

- Ativos contingentes: não são reconhecidos nas demonstrações contábeis, exceto quando da existência de evidências que propiciem a garantia de sua realização, sobre as quais não cabem mais recursos;
- Contingências passivas: É determinada a probabilidade de quaisquer julgamentos ou resultados desfavoráveis destas ações, assim como do intervalo provável de perdas. A determinação da provisão necessária para essas contingências é feita após análise de cada ação e com base na opinião dos assessores legais. Estão provisionadas as contingências para aquelas ações que julgamos como provável a possibilidade de perda. As provisões requeridas para essas ações podem sofrer alterações no futuro devido às mudanças relacionadas ao andamento de cada ação;
- Obrigações legais (fiscais e previdenciárias): referem-se a processos administrativos ou judiciais relacionados a obrigações tributárias e previdenciárias, cujo objeto de contestação é sua legalidade ou a constitucionalidade que têm os seus montantes reconhecidos integralmente nas demonstrações contábeis, reconhecidas com base na avaliação de risco da Administração.

2.14 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.

2.15 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 19.

2.16 Subvenções governamentais

As subvenções governamentais tem como finalidade oferecer suporte financeiro imediato à CPTM (repasse de recursos financeiros realizados pelo Governo do Estado de São Paulo para complemento de cobertura das necessidades operacionais e de investimentos da CPTM, de acordo com a Lei nº 15.265 de 26/12/2013, sem custos futuros correspondentes, são reconhecidas no resultado do período em que forem recebidas.

2.17 Adoção dos pronunciamentos do CPC novos e revisados

Alterações aos CPCs e as novas interpretações de aplicação obrigatória a partir do exercício corrente

No exercício corrente, a CPTM aplicou diversas emendas e novas interpretações aos pronunciamentos emitidos pelo CPC, que entram obrigatoriamente em vigor para períodos contábeis iniciados em 1º de janeiro de 2014.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

Alterações às IFRS 10/CPC 36 (R3), IFRS 12/CPC 45 e IAS 27/CPC 35 (R2) - Entidades de Investimento

A CPTM aplicou as alterações aos CPC 36 (R3), CPC 45 e CPC 35 (R2) pela primeira vez no exercício corrente. As alterações do CPC 36 (R3) definem uma entidade de investimento e requer que uma entidade que atenda à definição de Entidade de Investimento não consolide suas subsidiárias, mas sim avalie as suas subsidiárias pelo seu valor justo com reflexo no resultado do exercício em suas Demonstrações contábeis consolidadas e separadas.

Para se qualificar como uma entidade de investimento, a controladora deve atender todos os seguintes critérios:

- Obter recursos de um ou mais investidores com o intuito de prestar a esses investidores serviços de gestão de investimento.
- Comprometer-se com os seus investidores no sentido de que seu propósito comercial é investir recursos exclusivamente para retornos de valorização do capital, receitas de investimentos ou ambos.
- Mensurar e avaliar o desempenho de substancialmente todos os seus investimentos com base no valor justo.

Como consequência às alterações do CPC 36 (R3), foram efetuadas alterações aos CPC 45 CPC 35 (R2) para introduzir novos requerimentos de divulgação para entidades de investimento.

Como a Companhia não é uma entidade de investimento (utilizando os critérios definidos pelo CPC 36 (R3) a partir de janeiro de 2014), a aplicação dos ajustes não trouxe impactos nas divulgações ou nos montantes reconhecidos nas demonstrações contábeis da CPTM.

Alterações ao CPC 39 - Apresentação de Instrumentos Financeiros Ativos e Passivos Líquidos

O Grupo aplicou o CPC 39 pela primeira vez no exercício atual. Os ajustes do CPC 39 esclarecem os requerimentos relacionados à compensação de ativos financeiros com passivos financeiros. Especificamente, a emenda clarifica o significado de "direito legalmente executável para liquidar pelo montante líquido" e "realizar o ativo e liquidar o passivo simultaneamente".



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

A CPTM avaliou se certos ativos financeiros e passivos financeiros se qualificam para a compensação baseando-se pelos critérios das alterações da norma e concluiu não existirem impactos nas suas demonstrações contábeis.

Alterações ao CPC 01 (R1) - Divulgação de Valor Recuperável de Ativos Não Financeiros

A CPTM aplicou as alterações do CPC 01 (R1) pela primeira vez no exercício atual. As alterações do IAS 36/CPC 01 (R1) retiram os requerimentos de divulgar o montante recuperável de uma unidade geradora de caixa para a qual o ágio de expectativa de rentabilidade futura (*goodwill*) ou outro ativo intangível com vida útil indefinida tenha sido alocado quando não tenha ocorrido redução ao valor recuperável de um ativo ou reversão de redução ao valor recuperável relacionado a essa unidade geradora de caixa. Adicionalmente, esses ajustes introduziram divulgações adicionais aplicáveis para quando o valor recuperável de um ativo ou uma unidade geradora de caixa é mensurado pelo valor justo menos custos de alienação. Esses novos requerimentos de divulgação incluem a hierarquia do valor justo, as premissas chave e técnicas de valorização utilizadas, que estão em linha com as divulgações requeridas pelo CPC 46- Mensuração do Valor Justo.

A aplicação dessas alterações não teve impactos nas Demonstrações contábeis da CPTM.

Alterações ao CPC 38 - Novação de Derivativos e Continuidade de Contabilidade de Hedge

A CPTM aplicou as alterações do CPC 38 referente à Novação de Derivativos e Continuidade de Contabilidade de *Hedge* (*Hedge Accounting*) pela primeira vez no exercício atual. As alterações ao CPC 38 retiram a obrigatoriedade de descontinuar a contabilidade de hedge quando um derivativo designado como instrumento de hedge é renovado sob determinadas circunstâncias. A alteração também esclarece que qualquer mudança no valor justo do derivativo designado como instrumento de hedge derivativo que ocorra em decorrência da novação deve ser incluída na avaliação e mensuração da efetividade do hedge.

Como a CPTM não possui nenhum derivativo, a aplicação dessas alterações não apresentaram impactos nas divulgações ou nos montantes reconhecidos nas suas Demonstrações contábeis.

ICPC 19 - Tributos

A interpretação ICPC 19 – Tributos endereça o momento de reconhecer um passivo decorrente da obrigação de pagamento de tributos impostos. A interpretação define tributos e especifica que o fato gerador da obrigação é a atividade que resulta em pagamento do tributo, conforme definido na legislação. A interpretação disponibiliza instruções de como diferentes acordos tributários devem ser contabilizados e, principalmente esclarece que o aproveitamento de uma vantagem econômica ou questões de continuidade na preparação das demonstrações contábeis não implicam em uma obrigação presente da companhia em pagar um tributo cujo fato gerador ocorrerá em uma operação futura.

A aplicação dessa interpretação não trouxe impactos nas divulgações ou montantes reconhecidos nas suas Demonstrações contábeis.

Normas e interpretações novas e revisadas já emitidas e ainda não adotadas

IFRS 9 - Instrumentos Financeiros (em vigor para períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2018, com adoção antecipada permitida)

O IFRS 9 emitida em novembro de 2009 introduziu novos requerimentos de classificação e mensuração de ativos financeiros. O IFRS 9 foi alterado em outubro de 2010 para incluir requerimentos para classificação e mensuração de passivos financeiros e para desreconhecimento. Outra revisão do IFRS 9 foi emitida em julho de 2014 e incluiu, principalmente a) requerimentos de *impairment* para ativos financeiros e b) alterações limitadas para os requerimentos de classificação e mensuração ao introduzir um critério de avaliação a "valor justo reconhecido através de outros resultados abrangentes" (FVTOCI) para alguns instrumentos de dívida simples.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 (Valores expressos em reais mil)

O IFRS 9 estabelece que todos os ativos financeiros reconhecidos que estão inseridos no escopo do IAS 39 (equivalente ao CPC 38) sejam subsequentemente mensurados ao custo amortizado ou valor justo. Especificamente, os instrumentos de dívida que são mantidos segundo um modelo de negócios, cujo objetivo é receber os fluxos de caixa contratuais, e que possuem fluxos de caixa contratuais que se referem exclusivamente a pagamentos do principal e dos juros sobre o valor principal devido são geralmente mensurados ao custo amortizado ao final dos períodos contábeis subsequentes. Instrumentos de dívida mantidos dentro de um modelo de negócios cujo objetivo é alcançado tanto pelo recebimento de fluxos de caixa contratuais quanto pela venda de ativos financeiros, e possuírem termos contratuais do ativo financeiro estabelecendo datas para fluxos de caixa unicamente de pagamentos de principal e juros sobre o principal remanescente, são mensurados a “valor justo reconhecido através de outros resultados abrangentes” (FVTOCI). Todos os outros instrumentos de dívida e investimentos em títulos patrimoniais são mensurados ao valor justo ao final dos períodos contábeis subsequentes. Adicionalmente, de acordo com o IFRS 9, as entidades podem optar, de forma irrevogável, por apresentar as alterações subsequentes ao valor justo de um investimento patrimonial (não mantido para negociação) em outros resultados abrangentes, sendo somente a receita de dividendos reconhecida no resultado.

O efeito mais significativo do IFRS 9 relacionado à classificação e mensuração de passivos financeiros refere-se à contabilização das variações no valor justo de um passivo financeiro (designado ao valor justo através do resultado) atribuíveis a mudanças no risco de crédito daquele passivo. Especificamente, de acordo com o IFRS 9, com relação aos passivos financeiros reconhecidos ao valor justo através do resultado, o valor da variação no valor justo do passivo financeiro atribuível a mudanças no risco de crédito daquele passivo é reconhecido em “Outros resultados abrangentes”, a menos que o reconhecimento dos efeitos das mudanças no risco de crédito do passivo em “Outros resultados abrangentes” resulte em ou aumente o descasamento contábil no resultado. As variações no valor justo atribuíveis ao risco de crédito de um passivo financeiro não são reclassificadas no resultado. Anteriormente, de acordo com o IAS 39 e o CPC 38, o valor total da variação no valor justo do passivo financeiro reconhecido ao valor justo através do resultado era reconhecido no resultado.

Em relação ao *impairment* de ativos financeiros, o IFRS 9 requer o modelo de expectativa de perda no crédito, ao contrário do modelo de perda efetiva do crédito mencionada no IAS 39/CPC 38. O modelo de expectativa de perda no crédito requer que a empresa registre contabilmente a expectativa de perdas em créditos e modificações nessas expectativas a cada data de reporte para refletir as mudanças no risco de crédito desde o reconhecimento inicial. Em outras palavras, não é mais necessário que o evento ocorra antes para que seja reconhecida a perda no crédito.

Os novos requerimentos gerais para contabilidade de *hedge* mantiveram os três tipos de mecanismos de contabilização presentes do IAS 39/CPC 38. O IFRS 9 traz maior flexibilidade para quais tipos de transação são elegíveis para a contabilidade de *hedge*, especialmente expandindo dos tipos de instrumentos que se qualificam como instrumento de *hedge* e os tipos de componentes de risco de itens não financeiros elegíveis para a contabilidade de *hedge*. Adicionalmente, o teste de efetividade foi descontinuado e substituído pelo princípio da “relação econômica”. Avaliação retrospectiva da efetividade também não é mais requerida. Ainda, foram introduzidas melhorias nos requerimentos de divulgação da administração dos riscos da entidade.

Não é possível fornecer estimativa razoável dos efeitos sobre as demonstrações contábeis até que a Administração efetue uma revisão detalhada da nova norma.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

IFRS 15 - Receitas de contratos com clientes (em vigor para períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2017, com adoção antecipada permitida)

Em maio de 2014, o IFRS 15 foi emitido e estabeleceu um modelo simples e claro para as empresas utilizarem na contabilização de receitas provenientes de contratos com clientes. O IFRS 15 irá substituir o guia atual de reconhecimento da receita presente no IAS 18/CPC 30 (R1) - Receitas, IAS 11/CPC 17 (R1) - Contratos de Construção e as interpretações relacionadas, quando se tornar efetivo.

Os princípios fundamentais do IFRS 15 são de que uma entidade deve reconhecer a receita para representar a transferência ou promessa de bens ou serviços a clientes no montante que reflete sua consideração de qual montante espera ser capaz de trocar por aqueles bens ou serviços. Especificamente, a norma introduz um modelo de 5 passos para o reconhecimento da receita:

- Passo 1: Identificar o(s) contrato(s) com o cliente.
- Passo 2: Identificar a obrigação definida no contrato.
- Passo 3: Determinar o preço da transação.
- Passo 4: Alocar o preço da transação às obrigações de performance do contrato.
- Passo 5: Reconhecer a receita quando (ou se) a empresa cumprir as obrigações de performar.

Com o IFRS 15, a entidade reconhece a receita quando (ou se) a obrigação de performar for cumprida, ou seja, quando o "controle" dos bens ou serviços de uma determinada operação são transferidos ao cliente. Um guia muito mais detalhado é fornecido pelo IFRS 15 para atender a cenários específicos. O IFRS 15 vai requerer um maior detalhamento nas divulgações.

A Administração da CPTM acredita que a aplicação dessas alterações ao IFRS 15 não terão impactos materiais nas suas demonstrações contábeis.

Alterações ao CPC 19 (R2) - Negócios em Conjunto (em vigor para períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2016, com adoção antecipada permitida)

As alterações ao CPC 19 (R2) fornecem instruções de como contabilizar a aquisição de um negócio em conjunto que constitua um "negócio", conforme a definição dada pelo CPC 15 (R1) - Combinação de Negócios. Especificamente, as alterações estabelecem que os princípios relevantes na contabilização de uma combinação de negócios sob o CPC 15 (R1) e outras normas (como o CPC 01 (R1) Redução ao Valor Recuperável de Ativos no que se refere ao teste de recuperabilidade de uma unidade geradora de caixa para a qual o goodwill originado na aquisição de um negócio em conjunto foi alocado) devem ser aplicados. Os mesmos requerimentos devem ser aplicados na formação de um negócio em conjunto se, e apenas se um negócio previamente existente é beneficiado pela combinação de negócios em uma das partes que participa da combinação de negócios.

Um negócio em conjunto também requer que sejam divulgadas as informações relevantes requeridas pelo CPC 15 (R1) e outras normas de combinação de negócios.

As alterações do CPC 19 (R2) aplicam-se prospectivamente para os períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2016. A Administração da CPTM acredita que a aplicação dessas alterações ao CPC 19 (R2) não terão impactos materiais nas suas demonstrações contábeis.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

Alterações aos CPC 27 – Ativo Imobilizado e CPC 04 (R1) - Esclarecimentos dos Métodos Aceitáveis de Depreciação e Amortização (em vigor para períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2016, com adoção antecipada permitida)

As alterações ao CPC 27 proíbem as empresas a usarem o método de depreciação baseada na receita para itens do imobilizado. As alterações do CPC 04 (R1) introduzem a premissa refutável de que a receita não é uma base apropriada para determinar a amortização de um ativo intangível.

Essa premissa pode ser refutada apenas nas duas condições abaixo:

- Quando o ativo intangível for expressamente mensurado pela receita.
- Quando for possível demonstrar que a receita e os benefícios econômicos do ativo intangível são altamente correlacionados.

As alterações se aplicam prospectivamente para os períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2016. Atualmente, a CPTM usa o método linear de depreciação e amortização para os seus ativos imobilizado e intangível respectivamente. Dessa forma, a Administração da Companhia acredita que a aplicação dessas alterações aos CPC 27 e CPC 04 (R1) não terão impactos materiais nas suas demonstrações contábeis.

Alterações aos CPC 27 - Ativo Imobilizado e IAS 41/CPC 29 - Agricultura: Plantas Produtivas (em vigor para períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2016, com adoção antecipada permitida)

As alterações aos CPC 27 e CPC 29 trazem a definição de plantas produtivas que atendem à definição de plantas produtivas passíveis de contabilização como imobilizado de acordo com o CPC 27, ao invés do CPC 29. O bem em crescimento na planta produtiva continua a ser contabilizado de acordo com o CPC 29.

A aplicação dessas alterações aos CPC 27 e CPC 29 não terão impactos materiais nas demonstrações contábeis da CPTM, pois a Companhia não possui atividades agrícolas.

Alterações ao CPC 33 (R1) - Benefícios a Empregados (em vigor para períodos anuais iniciados em ou após 1º de janeiro de 2016, com adoção antecipada permitida)

As alterações ao CPC 33 (R1) esclarecem como uma entidade deve contabilizar as contribuições feitas por empregados ou terceiros para planos de benefício definido, dependendo se essas contribuições dependem do número de anos de serviços prestados pelo empregado.

Para contribuições que são independentes do número de anos de serviço, a entidade pode escolher entre reconhecer as contribuições como uma redução dos custos do serviço no decorrer do período em que o serviço é prestado, ou atribuí-las ao período de serviços do empregado usando o método de projeção de unidades de crédito; para as contribuições que dependem do número de anos de serviço, a entidade é requerida a atribuir as contribuições ao período de serviço do empregado.

Não é possível fornecer estimativa razoável dos efeitos sobre as demonstrações contábeis até que a Administração efetue uma revisão detalhada dessas alterações.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

3 Caixa e equivalentes de caixa

	2014	2013
Valores em Transito ¹	3.712	3.313
Bancos	9.032	10.974
Aplicações Financeiras	46.280	78.819
Total	59.024	93.106

¹ Referem-se a valores arrecadados nas estações da CPTM, cujo transporte e conferência do numerário é de responsabilidade de empresa transportadora de valores, contratada pela CPTM, para posterior depósito na conta corrente da CPTM, sendo este processo concluído em D+ 2, contado a partir da data da coleta de valores efetuada nas estações.

4 Impostos a recuperar

Os impostos a recuperar acumulam o montante de R\$ 22.322 em 2014 (R\$ 21.540 em 2013), preponderantemente imposto de renda retido na fonte, no montante de R\$ 19.546 (R\$ 19.979 em 2013), a ser aproveitado quando da apuração fiscal definitiva.

Para o exercício de 2014, decorrentes de análises realizadas pela Administração, a Companhia identificou a necessidade de constituição de provisão para perda no valor de R\$ 475 (em 2013 não houve esta necessidade).

5 Adiantamentos a fornecedores

Os adiantamentos concedidos pela CPTM no montante de R\$ 16.022 em 2014 (R\$ 16.594 em 2013), referem-se a despesas aduaneiras e tributos de importação.

6 Indenizações trabalhistas a reembolsar

O montante de R\$ 8.441 em 2014 (R\$ 1.624 em 2013) 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.

Através do Parecer PA1000288-601078/2010, a Procuradoria Geral do Estado – PGE reconhece 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:



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	2014	2013
Material Ferroviário e de Uso Geral	99.829	99.504
Material de Escritório	1.042	900
Material Inservível e Sucata	1.632	1.224
Material em Análise	3.244	2.054
Bilhetes	424	339
Material a devolver – Reprova por Laudo	21	307
Materiais em poder de Terceiros	3.997	4.919
Total	110.189	109.247

Para os exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013, não houve evidência de redução ao valor recuperável de estoques.

8 Ativos mantidos para venda

Em 31 de dezembro de 2014 está representado por imobilizado de uso que foi tirado de operação, principalmente por conta de obsolescência técnica.

Após a identificação da não utilização do ativo na operação, é feita a transferência do saldo de Imobilizado para Ativos Mantidos para Venda pelo menor entre o seu valor contábil e seu valor justo menos as despesas estimadas para venda desse bem, sendo reconhecida diretamente em resultado qualquer perda identificada na avaliação.

A administração efetua esforços para que os ativos mantidos para venda sejam vendidos no máximo em 1 ano, a partir da reclassificação contábil. Caso a venda não seja realizada dentro do período mencionado, os fatores que impossibilitaram a venda serão reavaliados e considerados no processo periódico de avaliação do valor recuperável do bem (*impairment*).

No exercício findo em 31 de dezembro de 2014, foi transferido da conta de ativo imobilizado para a conta Ativo não Circulante Mantido para Venda o montante de R\$ 1.175.

	2014	2013
Trens Unidades Elétricos	1.175	-
Saldo final	1.175	-

9 Contas a receber de clientes

	2014			2013		
	Valor Bruto	Provisão para perda	Valor Líquido	Valor Bruto	Provisão para perda	Valor Líquido
Alugueis e Permissões de Uso	10.234	(2.691)	7.543	9.525	(1.570)	7.955
Total	10.234	(2.691)	7.543	9.525	(1.570)	7.955

Para o exercício de 2014, decorrentes de análises realizadas pela Administração, a Companhia identificou a necessidade de constituição de provisão para perda, cujo efeito líquido no Resultado foi de R\$ 1.121 (R\$ 490 em 2013).



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

10 Cauções e depósitos judiciais/recursais

	2014	2013
Cauções Contratuais	-	9.980
Cíveis	84.720	54.069
Recursais	49.317	44.153
Trabalhistas	7.505	7.336
Tributários	163.903	114.605
Total	305.445	230.143

11 Outros créditos

	2014			2013		
	Valor Bruto	Provisão para perda	Valor Líquido	Valor Bruto	Provisão para perda	Valor Líquido
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos. ¹	14.531	-	14.531	13.759	-	13.759
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A	7.054	-	7.054	7.054	-	7.054
INSS – Ressarcimento Convênio	1.562	(1.562)	-	1.562	-	1.562
Entidades Diversas	6.081	(4.648)	1.433	1.280	(1.187)	93
Outras	1.579	(1.576)	3	1.579	-	1.579
Total	30.807	(7.786)	23.021	25.234	(1.187)	24.047

¹ Créditos referentes ao Convênio firmado entre a CBTU e esta Companhia, visando estabelecer as condições básicas necessárias à continuidade dos serviços após a transferência da CBTU-STU/SP para o âmbito da CPTM, bem como a prestação mútua de serviços a serem desenvolvidos pelas partes, decorrente do Protocolo e Justificação da Cisão da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, ocorrida em 26/05/1994.

Em contrapartida, há o reconhecimento de um passivo no valor de R\$ 15.852 (R\$ 15.852 em 2013) apresentado na rubrica CBTU – Cisão do Balanço Patrimonial.

Para o exercício de 2014, decorrentes de análises realizadas pela Administração, a Companhia identificou a necessidade de constituição de provisão para perda, cujo efeito no Resultado foi de R\$ 6.599 (R\$ 1.132 em 2013).

12 Investimento

	2014	2013
Ações de Telefonia	117	117
Obras de arte pictóricas	32	32
Total	149	149

As participações societárias são participações em outras empresas, que não atribuem à CPTM controle ou influência significativa sobre as mesmas, sendo registradas pelo custo histórico.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

13

Imobilizado

Descrição	Taxas de depreciação	2014			2013 (Reapresentado)		
		Custo reavaliado	Custo incorrido	Custo total	Custo reavaliado	Custo incorrido	Custo total
Equipamentos de Giro	--		3.948	3.948		7.615	7.614
Terrenos e Leito da Linha	--	543.525	1.024.600	1.568.125	550.026	994.202	1.544.228
Via Permanente, Edifícios e Instalações	1,25% a 6,66%	1.000.244	2.090.179	3.090.423	1.010.364	1.615.938	2.626.302
Equipamentos de Transportes Ferroviários	6,66% a 10%	2.657	813	3.470	2.657	813	3.470
Trens Unidade Elétricos	2,50% A 7,14%	644.739	2.104.580	2.749.319	787.891	2.064.125	2.852.016
Outros Equipamentos de Transporte	5,55% a 33,33%	5.406	118.860	124.266	5.429	118.862	124.291
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	4% a 33,33%	7.540	213.073	220.613	7.578	192.806	200.384
Mobiliário em Geral	4,34% a 33,33%	618	55.739	56.357	627	52.369	52.996
Imobilizações em Andamento		-	3.095.054	3.095.054	-	3.124.555	3.124.555
Outros Ativos Imobilizados		763	23.696	24.459	761	19.297	20.058
Subtotal		2.205.492	8.730.542	10.936.034	2.365.333	8.190.582	10.555.915
Depreciação Acumulada		(1.250.352)	(1.322.370)	(2.572.722)	(1.307.811)	(1.304.594)	(2.612.405)
Total		955.140	7.408.172	8.363.312	1.057.522	6.885.988	7.943.510



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

13.1 Movimentação do período (Custo de aquisição):

Descrição	2013 (Reapresentado)	Adição	Transferências ¹	Baixa ²	2014
Equipamentos de Giro	7.615	-	-	(3.666)	3.9489
Terrenos e leito de linha	1.544.228	331	34.645	(11.079)	1.568.125
Via Permanente, Edifícios e Instalações	2.626.302	9.144	472.033	(17.056)	3.090.423
Equipamentos de Transportes Ferroviários	3.470	-	-	-	3.470
Trens Unidades Elétricas	2.852.016	-	178.860	(281.556)	2.749.320
Outros Equipamentos de Transporte	124.291	-	-	(25)	124.266
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	200.384	1.516	18.759	(46)	220.613
Mobiliário em Geral	52.996	3.884	42	(566)	56.357
Imobilizações em Andamento	3.124.555	678.542	(708.044)	-	3.095.053
Outros Ativos Imobilizados	20.058	649	-	(51)	24.459
Subtotal	10.555.915	694.066	98	(314.045)	10.936.034
Depreciação Acumulada	(2.612.405)	(222.224)	-	261.907	(2.572.722)
Total	7.943.510	471.842	98	(52138)	8.363.312

¹ Considerado nas Transferências R\$ 98 cuja origem é Imobilizado Linha 5 Lilás (Nota 2.9 (iii)).

² Além dos valores contabilizados na rubrica contábil específica de Custo/Baixa de Ativos (Nota 27), estão sendo considerados os valores:

R\$ 3.195 - Equipamentos de Giro transferidos para custeio, e

R\$ 1.175 - Trens Unidades Elétricas transferidos para Ativos Não Circulantes - Mantidos para a Venda (Nota 8).

13.2 Movimentação do período (Depreciação e redução ao valor recuperável):

Descrição	2013 (Reapresentado)	Adição	Baixa	2014
Via permanente, Edifícios e Instalações	(1.046.048)	(108.773)	10.407	(1.144.414)
Equipamentos de Transportes Ferroviários	(3.470)	-	-	(3.470)
Trens Unidades Elétricas	(1.348.036)	(84.857)	250.864	(1.182.029)
Outros Equipamentos de Transporte	(25.229)	(5.951)	25	(31.155)
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	(143.384)	(16.927)	46	(160.265)
Mobiliário em Geral	(39.040)	(3.510)	525	(42.025)
Outros Ativos Imobilizados	(7.198)	(2.206)	40	(9.364)
Total	(2.612.405)	(222.224)	261.907	(2.572.722)

13.3 Perdas por redução ao valor recuperável reconhecidas no exercício

Durante o exercício, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM fez a revisão do valor recuperável de sua Unidade Geradora de Caixa – UGC (representada pelo conjunto de seus ativos não financeiros). A revisão não resultou no reconhecimento de uma perda por redução ao valor recuperável. O valor recuperável da UGC foi determinado com base no valor justo menos os custos de venda dos ativos que compõem a UGC, que é representado pelos custos de reposição depreciados dos mesmos. Tendo em vista que a atividade operacional da CPTM é deficitária, o valor em uso foi desconsiderado como base de determinação do valor recuperável dos ativos que compõem a UGC.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

14 Intangível

Descrição	Taxas anuais de amortização	2014	2013
Sistema de Bilhetagem Eletrônica	10%	3.500	3.500
Sistema e Aplicativo – Software	20%	31.857	21.248
Subtotal		35.357	24.748
Amortização Acumulada		(15.842)	(10.529)
Subtotal		19.515	14.219
Software em Desenvolvimento		10.253	3.643
Total		29.768	17.862

Os ativos intangíveis representam basicamente a aquisição dos softwares adquiridos pela CPTM os softwares em desenvolvimento referem-se basicamente ao contrato com a PRODESP referente a implantação e prestação de serviços técnicos especializados de informática, para implantação de um sistema integrado, cujo saldo contábil reflete o custo incorrido para desenvolvimento.

14.1 Movimentação do período (Custo de Aquisição):

	2013	Adição	Baixa	2014
Sistema de bilhetagem eletrônica	3.500	-	-	3.500
Sistema e Aplicativo Software	21.248	10.609	-	31.857
Subtotal	24.748	10.609	-	35.357
Amortização Acumulada	(10.529)	(5.315)	2	(15.842)
Subtotal	14.219	5.294	(2)	19.515
Software em Desenvolvimento	3.643	6.610	-	10.253
Total	17.862	11.904	(2)	29.768

14.2 Movimentação do período (Amortização):

Descrição	2013	Adição	Baixa	2014
Sistema de bilhetagem eletrônica	(3.500)	-	-	3.500
Sistema e Aplicativo Software	(7.029)	(5.315)	2	12.342
Total	(10.529)	(5.315)	2	15.842



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

15 Arrendamento mercantil financeiro

15.1 Abertura por vencimento - Carteira de arrendamento a valor presente:

Descrição	2014			2013		
	Principal	Encargos	Total	Principal	Encargos	Total
Até 1 ano	54.260	1.637	55.897	52.574	1.140	53.714
De 1 a 5 anos	217.042	1.447	218.489	210.296	1.402	211.698
Acima de 5 anos	574.256	3.828	578.084	608.984	4.060	613.044
Total	845.558	6.912	852.470	871.854	6.602	878.456

15.2 Abertura por vencimento – Fluxo de caixa futuro das operações de arrendamento mercantil:

Descrição	2014			2013		
	Principal	Encargos	Total	Principal	Encargos	Total
Até 1 ano	28.478	67.891	96.369	26.296	69.588	95.884
De 1 a 5 anos	139.594	240.782	380.376	128.896	251.480	380.376
Acima de 5 anos	677.486	328.926	1.006.412	716.662	384.844	1.101.506
Total	845.558	637.599	1.483.157	871.854	705.912	1.577.766

16 Tributos parcelados

Acordo	Parcelas		Credor	2014	2013
	Liquidadas	Vincendas			
PPI/2006	115	5	P.M. SP	7.122	10.738
18186.008507/2010-26	-	-	INSS	--	45.022
Total				7.122	55.760
Circulante				4.748	17.802
Não Circulante				2.374	37.958

- (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, 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, em 60 parcelas mensais, consecutivas e corrigidas pela SELIC. Tais NFLD's foram canceladas pelos Despachos Decisórios DERAT-SP/DICAT/EQREC nº 270/2012 e 271/2012, interrompendo-se o parcelamento no aguardo de decisão definitiva nas ações judiciais em que são discutidas.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Tendo em vista que Sentença proferida no MS nº 0015135.12.2013.4.03.6100, pelo Juízo Federal da 10ª Vara, extinguiu as NFLD's e consequentemente o Parcelamento, o registro contábil foi revertido, após diligências junto a RFB, culminando na constituição de provisão para contingências (vide Nota 18.b.), no aguardo do trâmite das ações em andamento.

17 Receitas diferidas

Natureza da Receita	2014			2013		
	Circulante	Não circulante	Total	Circulante	Não circulante	Total
Bilhetes de Transporte Metropolitano	4.269	--	4.269	-	--	--
Bilhetes – Expresso Turístico	38	--	38	25	--	25
Bilhete Eletrônico – BOM (Vide Nota 21)	4.236	--	4.236	2.852	--	2.852
Antecipação de Venda de Inservíveis e Sucatas	698	--	698	638	--	638
Aluguéis e Arrendamentos	516	9.630	10.146	-	10.662	10.662
Fundo de Investimento em Direitos Creditórios – FIDC/NP	--	--	--	--	1.267	1.267
Total	9.757	9.630	19.387	3.515	11.929	15.444

18 Provisões para contingências

Natureza da provisão	2014	2013
Trabalhista	626.414	411.210
Cíveis	156.978	163.118
Previdenciária	60.786	9.612
Total	844.178	583.940

18.a Trabalhistas e Cíveis

Contingências Trabalhistas e Cíveis Classificadas como Risco de Perda Provável

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.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

Adicionalmente, a Companhia é parte em diversas ações trabalhistas nas quais funcionários aposentados da Fepasa pleiteiam equiparação salarial aos funcionários ativos da CPTM. Nessas ações, a Companhia atua essencialmente como um agente do Governo do Estado de São Paulo dado que quaisquer desembolsos efetuados nessas ações são reembolsados à CPTM, nos termos do Parecer CJ/SF 958/2010 da Consultoria Jurídica da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo acatado pelo Sr. Procurador Geral do Estado em 31/01/2010 através do processo 1000288-601078/2010.

De acordo com a Resolução CFC nº 1.180/09 de 24/07/09, que aprova a NBC.TG 25, a CPTM constituiu no exercício de 2014 provisão no montante de R\$ 783.392 (R\$ 574.328 em 2013), conforme demonstrado no quadro abaixo:

Natureza das contingências	Avaliação de perdas prováveis	
	2014	2013
Trabalhistas	626.414	411.210
Cíveis	156.978	163.118
Total	783.392	574.328

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.

Contingências trabalhistas

2013	Provisões	Liquidações	Reversões/ Baixas	2014
411.210	302.646	(45.678)	(41.764)	626.414

Contingências cíveis

2013	Provisões	Liquidações	Reversões/ Baixas	2014
163.118	50.054	(17.719)	(38.475)	156.978

Contingências Trabalhistas e Cíveis Classificadas como Risco de Perda Possível

São processos judiciais e administrativos de natureza trabalhista e cível, classificados com base na opinião dos assessores jurídicos, como risco de perda possível, não são provisionados.

As ações com classificação de perda possível no exercício de 2014 totalizaram R\$ 315.411 (R\$ 299.294 em 2013).

18.b Previdenciária

Provisão para prováveis perdas decorrentes de ação fiscalizatória do INSS, encerrada no exercício de 2002, conforme Notificações Fiscais de Lançamento de Débito abaixo relacionadas.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

NFLD	Processo	2014	2013
35.348.483-0 ¹	MS 0015135-12.2013.4.03.6100	21.173	-
35.348.484-9 ¹		29.239	-
35.348.485-7	Ação Ordinária 2003.61.00.030316-3	591	547
35.348.486-5		108	100
35.348.488-1		4.303	3.988
35.348.496-2		3.250	3.011
35.348.497-0		2.122	1.966
Total		60.786	9.612

¹ Vide Nota 16.b.

19 Provisões para benefícios a empregados – previdência privada

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 multipatrocinada, 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 de dezembro de 2014, avaliados nos termos da Deliberação CVM nº 695/2012.

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.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 (Valores expressos em reais mil)

O plano normalmente expõe o Grupo a riscos atuariais. O risco atuarial nos fundos de pensão está relacionado aos compromissos presentes e futuros da instituição para com seus participantes. Esses compromissos variam de acordo com a modalidade do plano de benefícios e com as especificidades definidas em seus regulamentos. Como regra geral, porém, cabe às entidades de previdência complementar manter o nível de reservas adequado para fazer frente às obrigações previdenciárias. A gestão do risco atuarial será feita através da realização de avaliações atuariais do plano de benefícios, e também através da realização de estudos de macroalocação de ativos.

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 atuarialmente 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	Zimmermann
Rotatividade	0,15/(Tempo de Serviço + 1)
Projeção crescimento real de salário	3,00%
Fator de capacidade (salário e benefício)	98%
Taxa real anual de desconto	6,00% a.a.
Taxa nominal anual de desconto	11,30% a.a.
Taxa anual de longo prazo de inflação	5% 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 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 2014 aponta um déficit atuarial (Passivo descoberto) de R\$ 617.178.503 (seiscentos e dezessete milhões, cento e setenta e oito mil, quinhentos e três reais), tendo sua base de cálculo influenciada pelo valor de R\$ 497.819.446,60 (quatrocentos e noventa e sete milhões, oitocentos e dezenove mil, quatrocentos e quarenta e seis reais e sessenta centavos), base Nov/2014, decorrente de dívida integralmente assumida e 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.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Deve ser esclarecido que caso inexistisse a responsabilidade financeira originária da CBTU no que se refere a parcela evidenciada como Passivo descoberto no valor de R\$ 617.178.503 (seiscentos e dezessete milhões, cento e setenta e oito mil, quinhentos e três reais) e plano de benefícios tivesse que suportá-la, de acordo com as regras previstas nas Leis Complementares nº 109/2001 e nº 108/2001, haveria o rateio paritário do déficit proporcionalmente às contribuições normais efetuadas por Participantes Ativos, Assistidos e Patrocinadoras, atribuindo-se, nesta hipótese, contribuições adicionais: (i) ao patrocinador (CPTM), no valor de R\$ 308.589.251 (trezentos e oito milhões, quinhentos e oitenta e nove mil, duzentos e cinquenta e um reais) – equivalente a 50% do valor do déficit; (ii) aos Participantes Ativos, no valor de R\$ 261.969.486 (duzentos e sessenta e um milhões, novecentos e sessenta e nove mil, quatrocentos e oitenta e seis reais) – 42,4 % do valor do déficit, e (iii) aos Participantes Assistidos R\$ 46.619.766 (quarenta e seis milhões, seiscentos e dezenove mil, setecentos e sessenta e seis reais) – 7,6 % do valor do déficit.

A sensibilidade da obrigação de benefício definido às mudanças nas principais premissas ponderadas é a seguinte:

CPTM – SIMULAÇÕES VARIANDO A TAXA DE DESCONTO			
TAXA DE DESCONTO/JUROS ANUAL	6,00%	5,30%	6,30%
TÁBUA DE SOBREVIVÊNCIA	AT83		
RECONCILIAÇÕES DO VALOR DAS OBRIGAÇÕES ATUARIAIS (R\$)			
Valor das obrigações no início do ano	1.020.263.894	1.020.263.894	1.020.263.894
Custo do serviço corrente bruto	29.150.397	29.150.397	29.150.397
Juros sobre a obrigação atuarial	56.114.514	56.114.514	56.114.514
Contribuições de participantes vertidas ao Plano	4.026.965	4.026.965	4.026.965
Benefícios pagos no ano	(32.275.650)	(32.275.650)	(32.275.650)
(Ganho)/perda atuarial	(59.257.669)	45.757.705	(99.307.919)
Valor das obrigações calculadas no final do ano	1.018.022.451	1.123.037.825	977.972.201
COMPONENTES DA DESPESA/(RECEITA) DO PLANO PROJETADOS PARA 2015			
Custo do serviço corrente bruto	29.086.356	32.086.795	27.942.063
Juros sobre obrigação atuarial	61.081.347	59.521.005	61.612.249
Rendimento esperado dos ativos	(45.278.370)	(45.673.793)	(50.214.710)
Total da despesa/(receita) a ser reconhecida	44.889.333	45.934.007	39.339.602
CPTM – SIMULAÇÕES VARIANDO A TÁBUA DE SOBREVIVÊNCIA			
TÁBUA DE SOBREVIVÊNCIA	AT83	AT 2000	BR 2000
TAXA DE DESCONTO/JUROS ANUAL	6,00%		
RECONCILIAÇÃO DO VALOR DAS OBRIGAÇÕES ATUARIAIS			
Valor das obrigações no início do ano	1.020.263.894	1.020.263.894	1.020.263.894
Custo do serviço corrente bruto	29.150.397	29.150.397	29.150.397
Juros sobre a obrigação atuarial	56.114.514	56.114.514	56.114.514
Contribuições de participantes vertidas ao Plano	4.026.965	4.026.965	4.026.965
Benefícios pagos no ano	(32.275.650)	(32.275.650)	(32.275.650)
(Ganho)/perda atuarial	(59.257.669)	(24.552.575)	(91.310.311)
Valor das obrigações calculadas no final do ano	1.018.022.451	1.052.727.545	985.969.809
COMPONENTES DA DESPESA/(RECEITA) DO PLANO PROJETADOS PARA 2015			
Custo do serviço corrente bruto	29.086.356	30.077.930	28.170.566
Juros sobre obrigação atuarial	61.081.347	61.058.198	57.186.249
Rendimento esperado dos ativos	(45.278.370)	(47.944.251)	(47.944.251)
Total da despesa/(receita) a ser reconhecida	44.889.333	43.191.877	37.412.564



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

As análises de sensibilidade acima se baseiam em uma mudança na premissa enquanto são mantidas constantes todas as outras premissas. Na prática, não é provável que isso ocorra, sendo que as mudanças em algumas das premissas podem ser correlacionadas. No cálculo da sensibilidade da obrigação de benefício definido em relação às premissas atuariais significativas o mesmo método (valor presente da obrigação de benefício definido calculado com base no método da unidade de crédito projetada na data do balanço) foi aplicado, como no cálculo da obrigação dos planos de pensão reconhecida no balanço patrimonial.

Resultados

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

Plano de Aposentadoria

	R\$	
	2014	2013
Exercício fiscal findo em:		
A. Reconciliação do valor das obrigações atuariais		
Valor das obrigações no início do ano	1.020.263.894	792.758.626
Custo do serviço corrente bruto	29.150.397	22.650.246
Juros sobre obrigação atuarial	56.114.514	89.581.725
Contribuições de participantes vertidas ao Plano	4.026.965	4.002.932
Benefícios pagos no ano	(32.275.650)	(27.824.632)
(Ganho) / perda atuarial	(59.257.669)	139.094.996
Valor das obrigações no final do ano - ATIVOS	411.230.843	414.895.175
Valor das obrigações no final do ano - ASSISTIDOS	606.791.607	605.368.719
Valor das obrigações no final do ano - TOTAL	1.018.022.450	1.020.263.894
	R\$	
	2014	2013
B. Reconciliação do valor justo dos ativos		
Valor justo dos ativos no início do ano	407.308.185	427.178.070
Rendimento esperado no ano	43.870.269	48.271.122
Contribuições de patrocinadoras	7.158.611	7.283.877
Contribuições de participantes vertidas ao Plano	4.026.965	4.002.932
Benefícios pagos no ano	(32.275.650)	(27.824.632)
Ganho / (Perda) atuarial nos ativos do plano	(29.244.431)	(51.603.184)
Valor justo dos ativos no final do ano	400.843.948	407.308.185
	R\$	
	2014	2013
C. Conciliação dos valores reconhecidos no balanço (parcial ou totalmente cobertos)		
Valor presente das obrigações atuariais	1.018.022.450	1.020.263.894
Valor justo dos ativos do plano	(400.843.948)	(407.308.185)
Déficit/ (Superávit) para cobertura de planos	617.178.502	612.955.709
Passivo/ (Ativo) líquido	617.178.502	612.955.709



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	R\$	
	2014	2013
D. Componentes da despesa/ (receita) do plano		
Valores reconhecidos no demonstrativo de resultados do exercício		
Custo do serviço corrente (líquido da contribuição do participante)	29.150.397	18.647.314
Juros sobre as obrigações atuariais	56.114.514	89.581.725
Rendimento esperado dos ativos do plano	(43.870.269)	(48.271.122)
Total da despesa (receita) a ser reconhecida	41.394.642	59.957.917
E. Principais hipóteses atuariais e financeiras	-	-
Tábua Mortalidade Geral	AT-83	
Tábua Mortalidade de Inválidos	AT-49	
Tábua Entrada Invalidez	Zimmermann	
Rotatividade	0,15/(TS+1)	
Taxa de desconto nominal	11,30%	10,77%
Taxa de aumento nominal do salário	8,66%	8,66%
Taxa estimada de inflação ao longo prazo	5,00%	5,00%
Fator de capacidade (salário e benefício)	98,00%	98,00%
	R\$	
	2014	2013
F. Ativos do plano (Valor justo)		
Disponível	215.083	1.993
Realizável (previdencial e administrativo)	70.107.369	58.525.097
Renda fixa:	226.877.701	221.455.058
Fundos de investimento:	30.460.535	33.482.133
- Fundo referenciado	2.667.396	10.505.118
- Fundo de renda fixa	9.028.113	5.390.209
- Fundo de direitos creditórios – FIDC	14.713.300	12.599.938
- Swap	4.051.726	4.986.868
Títulos privados:	13.935.120	32.540.029
- Instituições financeiras	-	-
- Companhias abertas	13.935.120	32.540.029
Títulos públicos:	182.482.046	155.432.896
- Notas do Tesouro Nacional – NTN	34.134.575	71.495.485
- Certificados Financeiros do Tesouro – CFT	104.932.613	72.716.946
- Letras Financeiras do Tesouro – LFT	43.414.858	11.220.465
Renda variável:	49.955.121	58.155.878
Ações	41.558.887	50.568.145
Debêntures não conversíveis	6.200.757	5.471.523
Fundo de investimento em contas de fundos de investimento em ações	2.120.611	2.074.251
Direitos a receber	74.866	41.959



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	R\$	
	2014	2013
Imóveis:	54.700.510	59.541.849
Imóveis	54.530.196	59.383.076
Direitos a receber	170.314	158.773
Investimentos estruturados:	75.144.542	55.811.989
Fundo de investimento em participações	38.377.851	24.041.191
Fundo de investimento em contas de fundos de investimento multimercado	1.229.402	1.001.482
Fundos de investimento imobiliário	35.537.289	30.769.316
Operações com participantes	3.759.980	3.004.211
Empréstimos	878.486	199.861
Direitos a receber	2.881.494	2.804.350
Depósitos judiciais / recursais	38.685	38.685
(-) Exigível operacional	(9.438.686)	(14.069.579)
(-) Exigível contingencial	(1.113.911)	(1.112.407)
(-) Fundos de investimento	(50.447.652)	(36.956.373)
(-) Fundos administrativos	(22.634.133)	(19.315.312)
(-) Empréstimos e financiamentos	(720.294)	(3.004.211)
(=) Valor justo dos ativos do plano	396.444.315	382.076.878
(x) Fator de atualização de INPC conjugado com juros de novembro a dezembro (*)	1,0111	1,0660
(=) Valor justo atualizado dos ativos do plano	400.843.948	407.308.185

(*) Os cálculos atuariais foram realizados com base em informações disponíveis na data base de 30 de novembro. Por esse motivo, para tornar o resultado dos cálculos mais adequados, foi realizada a atualização das informações através da aplicação de INPC, conjugado com juros, para o período de novembro a dezembro.

	%	
	2014	2013
G. Ativos do plano (percentual de alocação dos ativos)		
Renda fixa:	55,26%	55,65%
Renda variável:	12,17%	14,61%
Inv. Estruturados	18,31%	14,02%
Imóveis	13,33%	14,96%
Op. Com Participantes	0,92%	0,75%
Outros	0,01%	0,01%
Total	100,00%	100,00%



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	R\$	
	2014	2013
H. Histórico de ganhos e perdas observados		
Valor presente das obrigações atuariais	1.018.022.450	1.020.263.894
Valor justo dos ativos do plano	400.843.948	407.308.185
Déficit/ (Superávit) do plano	617.178.503	612.955.709
(Ganhos)/Perdas nos ativos do plano		
Valor	(29.244.431)	(51.603.184)
Percentual dos ativos do plano	(7,30%)	(12,67%)
Ganhos/ (perdas) nas obrigações atuariais		
Valor (R\$)	59.257.669	(139.094.996)
Percentual valor presente das obrigações atuariais	5,82%	(13,63%)
Total do ganho/(perda) atuarial e nos ativos do plano (R\$)	30.013.238	(190.698.181)
	2014	2013
I. Resumo dos dados cadastrais		
Data das estatísticas		
Participantes Ativos		
Quantitativo	882	940
Folha salarial anual	5.293.097	69.007.157
Salário médio anual	6.001	73.412
Idade média	52,3	51,7
Tempo médio de serviço	23,2	23,1
Aposentados e Pensionistas		
Quantitativo	1.068	1.068
Benefício médio anual	2.107	23.510
Idade média	62,5	61,2
1 - Componentes da despesa/ (receita) do plano projetada para 2015 (R\$)		
Custo do serviço corrente bruto		29.086.356
Juros sobre obrigação atuarial		61.081.347
Rendimento esperado dos ativos		(45.278.370)
Total da despesa/(receita) a ser reconhecida		44.889.333
2 - Hipóteses usadas para determinar a despesa/(receita) do plano		
Taxa de desconto real		6,00%
Taxa de desconto nominal		11,30%
Taxa de aumento real do salário		3,00%
Taxa de aumento nominal do salário		9,18%
Taxa estimada de inflação a longo prazo		5,00%
Fator de capacidade (salário e benefício)		98,00%

20 Passivos futuros

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, sendo R\$ 150.000 em espécie e R\$ 50.000 em cotas subordinadas.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

**Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)**

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.

Em 31/03/2014 ocorreu a liquidação ordinária do Fundo, nos termos do respectivo Regulamento.

21 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 2014, 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 outros 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 2014 e 2013:



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

	2014				2013			
	Valor justo por meio do resultado	Empréstimos e recebíveis	Outros passivos financeiros ao custo amortizado	Total	Valor justo por meio do resultado	Empréstimos e recebíveis	Outros passivos financeiros ao custo amortizado	Total
Ativos								
Caixa e equivalentes de caixa	59.024			59.024	93.106			93.106
Contas a receber de Clientes		19.545		19.545		17.539		17.539
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar		8.441		8.441		1.624		1.624
Outros créditos		12.689		12.689		15.301		15.301
Passivos								
Fornecedores			205.639	205.639			126.647	126.647
Arrendamento mercantil financeiro			852.470	852.470			878.456	878.456
Tributos parcelados			7.122	7.122			55.760	55.760
Contas a Pagar			27.829	27.829			30.681	30.681

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.



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

22 Gerenciamento de riscos

Risco de Crédito

Parte substancial da receita da empresa é proveniente da utilização do sistema de transporte, receita tarifária, e neste caso o usuário paga pelo serviço antes de utilizar. Assim, a Companhia possui baixa exposição ao risco de crédito.

• Aplicações Financeiras

As aplicações financeiras da empresa são efetuadas predominantemente em Fundo específico do Governo do Estado de São Paulo no Banco do Brasil, operação classificada como de baixo risco.

• Adiantamento a Fornecedores

Estas operações não estão expostas a riscos, pois quando dos pagamentos aos fornecedores o desconto do valor adiantado é efetuado pela própria CPTM.

Exposição Máxima ao Risco de Crédito:

Ativos financeiros	2014	2013
Caixa e Equivalentes de Caixa	59.024	93.106
Contas a Receber de Clientes	19.545	17.539
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar	8.441	1.624
Outros Créditos	12.689	15.301
Total	99.699	127.570

Risco de Liquidez

A Companhia é uma empresa de economia mista dependente do Governo do Estado de São Paulo, ou seja, as receitas próprias da empresa não são suficientes para manter sua operação. Nesse sentido, a empresa é subvencionada pelo Governo do Estado de São Paulo nos termos do artigo 2º da Lei Complementar nº 101 de 04 de maio de 2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal – mitigando os riscos de liquidez.

Passivos Financeiros e os seus vencimentos contratuais:

Passivos financeiros	Até 30 dias	De 30 a 90 dias	De 90 dias a 1 ano	De 1 a 3 anos	Acima de 3 anos
Fornecedores	86.886	118.753	-	-	-
Operações de arrendamento mercantil	9.200	15.849	71.321	190.187	1.196.600
Tributos parcelados	396	791	3.561	2.374	-
Contas a pagar	7.709	4.077	-	16.043	-
Total	104.191	139.470	74.882	208.604	1.196.600



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Risco de Mercado

Risco de Moeda Estrangeira

A Companhia incorre em risco cambial quando da formalização de contratos de prestação de serviços ou fornecimento de bens em moeda diferente da local (BRL). Estes tipos de contratos são firmados para a aquisição ou prestação de serviços que compõem o investimento da empresa e, nesse sentido, o risco destas operações são suportados pelo Governo do Estado de São Paulo responsável pelo aporte de recursos para realização de investimentos.

Risco de taxa de juros

A Companhia não está exposta ao risco de variação nos juros, pois não possui empréstimos ou financiamentos.

23 Capital social

O Capital Subscrito e Integralizado está representado por 377.625.952.987 (377.625.592.987 em 2013) ações ordinárias nominativas, no montante de R\$ 11.328.779 (R\$ 11.328.779 em 2013).

A Companhia possui Capital Autorizado de R\$ 15.000.000, conforme AGE 39, realizada em 27/09/2013, nos termos do Artigo 3º, parágrafo único, do seu Estatuto Social.

24 Receita operacional líquida

	2014	2013
Receita operacional bruta	2.038.878	1.993.181
Receita dos Transportes Ferroviários	1.198.777	1.159.260
Subvenção Recebida para Operação	784.818	772.190
Outras Receitas	55.283	61.731
Deduções da receita bruta	(31.327)	(24.136)
Cofins e Pasep	(5.644)	(23.230)
Impostos	(25.683)	(906)
Receita operacional líquida	2.007.551	1.969.045

25 Custos dos serviços prestados

	2014	2013 (Reapresentado)
Pessoal	(760.963)	(779.939)
Energia Elétrica de Tração	(102.581)	(100.818)
Vigilância	(176.974)	(112.104)
Limpeza e Conservação	(67.191)	(64.758)
Manutenção	(418.213)	(308.812)
Serviços de Transporte	(22.948)	(17.473)
Materiais	(65.663)	(44.914)
Depreciação/Amortização	(216.508)	(215.060)
Outros	(53.227)	(55.373)
Custo dos serviços prestados	(1.884.268)	(1.699.251)



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

26 Despesas administrativas

	2014	2013 (Reapresentado)
Pessoal	(163.770)	(170.726)
Vigilância	(2)	(282)
Limpeza e conservação	(896)	(1.025)
Manutenção	(3.441)	(2.050)
Processamento de dados	(17.979)	(14.386)
Propaganda e publicidade	(23.885)	(21.045)
Sistema de bilhetagem eletrônica	(25.622)	(27.824)
Serviços de transportes	(13.825)	(20.059)
Materiais	(4.047)	(3.618)
Depreciação e amortização	(11.031)	(7.910)
Provisões	(268.432)	(218.421)
Gastos Gerais	(114.116)	(58.017)
Outros	(12.398)	(11.750)
Total	(659.444)	(557.113)

27 Outras receitas e despesas

	2014	2013
Perdas decorrentes do SBE	(106.618)	(95.293)
Baixas Patrimoniais	(47.766)	(331)
Receitas Eventuais	60.539	8.835
Vendas de Sucatas e Inservíveis	1.672	1.562
Outras	(20.068)	(3.207)
Total	(112.241)	(88.434)

28 Despesas por natureza

	2014	2013 (Reapresentado)
Pessoal	(924.733)	(950.665)
Energia Elétrica de Tração	(102.581)	(100.818)
Vigilância	(176.976)	(112.386)
Limpeza e Conservação	(64.687)	(62.985)
Manutenção	(421.654)	(310.862)
Processamento de Dados	(17.979)	(14.386)
Propaganda e Publicidade	(23.885)	(21.045)
Sistema de Bilhetagem Eletrônica	(25.622)	(27.824)
Serviços de Transporte	(36.773)	(37.532)
Materiais	(69.710)	(48.532)
Depreciação/Amortização	(227.539)	(222.970)
Provisões	(268.432)	(218.421)
Gastos Gerais	(114.116)	(58.017)
Outros	(69.025)	(69.921)
Total	(2.543.712)	(2.256.364)



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

29 Despesas financeiras líquidas

	2014	2013 (Reapresentado)
Receitas financeiras	57.880	142.528
- Rendimentos de Aplicações e Fundos	42.616	129.956
- Variação Monetária e Cambial Ativa	4.941	5.499
- Multas	5.966	4.654
- Outras	4.357	2.419
(-) Despesas Financeiras	(111.880)	(230.222)
- Variação de Receita Prevista	(28.153)	(149.287)
- Variação Monetária e Cambial Passiva	(4.213)	(3.380)
- Juros PPP	(78.582)	(76.427)
- Outras	(932)	(1.128)
Total	(54.000)	(87.694)

30 Imposto de renda e contribuição social diferidos e despesa de imposto de renda e contribuição social

30.1 Imposto de renda e contribuição social diferidos

Os valores para compensação futura são os seguintes:

	2014	2013 (Reapresentado)
Ativo de imposto diferido:		
- Ativo de imposto diferido sobre prejuízos fiscais	324.747	359.557
Passivo de imposto diferido:		
- Passivo de imposto diferido sobre reserva de reavaliação	(324.747)	(359.557)
Imposto diferido (líquido)	-	-

A movimentação dos ativos e passivos de impostos diferidos durante os exercícios é a seguinte:

	Prejuízos fiscais	Reserva de reavaliação
Ativo de imposto diferido:		
Em 1 de janeiro de 2013	386.530	-
Debitado à demonstração do resultado	(26.972)	-
Em 31 de dezembro de 2013	359.558	-
Debitado à demonstração do resultado	(34.810)	-
Em 31 de dezembro de 2014	324.748	-
Passivo de imposto diferido:		
Em 1 de janeiro de 2013	-	(386.530)
Creditado diretamente ao patrimônio	-	26.972
Em 31 de dezembro de 2013	-	(359.558)
Creditado diretamente ao patrimônio	-	34.810
Em 31 de dezembro de 2014	-	(324.748)



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Os ativos de impostos diferidos são reconhecidos para os prejuízos fiscais de acordo com o CPC 32 – Tributos sobre o Lucro. Referido pronunciamento técnico determina que, quando a entidade tem um histórico de perdas recentes, ela deve reconhecer ativo fiscal diferido advindo de prejuízos fiscais não utilizados somente na medida em que tenha diferenças temporárias tributáveis (passivos de impostos diferidos) suficientes. Nesse sentido, o reconhecimento dos ativos de impostos diferidos sobre prejuízos fiscais foram limitados ao valor dos passivos de impostos diferidos da CPTM.

30.2 Despesas de imposto de renda e contribuição social

	2014	2013 (Reapresentado)
Imposto diferido (Nota 29.1):		
Estorno de ativo de imposto de renda diferido sobre prejuízo fiscal por falta de expectativa de realização	(34.810)	(26.972)
Total de despesa de imposto de renda e contribuição social	(34.810)	(26.972)

O imposto de renda e a contribuição social creditados ao patrimônio líquido durante os exercício são os seguintes:

Descrição	2014	2013 (Reapresentado)
Reserva de reavaliação	34.810	26.972
Imposto diferido (líquido)	34.810	26.972



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

31

Partes relacionadas

As transações realizadas pela CPTM com as suas partes relacionadas foram as seguintes para o exercício de 2014:

Operações/Partes Relacionadas	2014		2013	
	Ativo/ (Passivo)	Receitas/ (Despesas)	Ativo/ (Passivo)	Receitas/ (Despesas)
Contas a Receber de Clientes	1.073	3.275	607	1.965
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S. Paulo - SABESP	484	2.795	256	1.860
DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A	273	111	162	105
Fundação para Desenvolvimento da Educação - FDE	6	-	6	-
Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo	310	369	183	-
Indenizações Trabalhistas a Reembolsar	8.441	14.755	1.624	9.306
Secretaria da Fazenda	8.441	14.755	1.624	9.306
Outros Créditos	1.027	308	2.980	117
Agência Reg. de Serv. Púb. Deleg. de Transp. do Est. de São Paulo - ARTESP	64	-	88	-
Companhia do Metropolitanano de São Paulo - METRO	765	173	2.531	100
Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo - PRODESP	7	-	2	-
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S. Paulo - SABESP	6	-	6	17
Companhia Paulista de Obras e Serviços - CPOS	-	135	-	-
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU	100	-	259	-
Imprensa Oficial do Estado S/A - IMESP	42	-	51	-
Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo	43	-	43	-
Receita Líquida	-	5	-	25
Fundação Centro de Atendimento Sócio- Educativo ao Adolescente – FUNDAÇÃO CASA	-	2	-	13
Instituto de Medicina Social e de Criminologia de São Paulo - IMESP	-	3	-	2
Secretaria do Emprego e Relações do Trabalho	-	-	-	7
Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania	-	-	-	3



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

Operações/Partes Relacionadas	2014		2013	
	Ativo/ (Passivo)	Receitas/ (Despesas)	Ativo/ (Passivo)	Receitas/ (Despesas)
Fornecedores				
Companhia do Metropolitanos de São Paulo - METRO	(2.355)	(85.807)	(9.022)	(76.865)
Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo - PRODESP	-	(1.181)	(3.102)	(1.293)
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S. Paulo - SABESP	(1.254)	(13.823)	(2.293)	(11.630)
Companhia Energética de São Paulo - CESP	(474)	(10.712)	(322)	(12.411)
Companhia Paulista de Obras e Serviços - CPOS	-	(52.868)	-	(45.615)
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU	(19)	(6.087)	(3.157)	(4.794)
Fundação do Desenv. Administrativo - FUNDAP	(525)	(47)	(51)	-
Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo - IPT	(11)	(132)	(11)	(143)
Imprensa Oficial do Estado S/A - IMESP	-	-	-	(5)
Contas a pagar				
Cia de Desenvolvimento Habitacional Urbano do Estado de São Paulo - CDHU	(72)	(957)	(86)	(974)
DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A	(3.510)	(133)	(3.444)	(161)
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU	(3.492)	(133)	(3.358)	(161)
Despesas Administrativas				
Cia Ambiental do Estado de S. Paulo - CETESB	(18)	-	(18)	-
Departamento de Águas e Energia Elétrica - DAEE	-	(241)	(68)	(162)
Instituto de Pesos e Medidas - IPEN	-	(241)	-	(158)
Outras Receitas (Despesas) Líquidas				
Cia Ambiental do Estado de S. Paulo - CETESB	-	-	-	(2)
	-	-	-	(2)
	-	-	-	(25)
	-	-	-	(25)
Total	4.676	(67.838)	(7.255)	(65.800)



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis
exercícios findos em 31 de dezembro de 2014
(Valores expressos em reais mil)

(a) Remuneração da Administração

A remuneração máxima aprovada em Assembleia para os exercícios de 2014 e 2013, de acordo com o que é estabelecido pelo Parecer CODEC no 003/2013, é de 30% sobre a remuneração dos diretores da Companhia para os membros do Conselho de Administração e de 20% sobre a remuneração dos diretores para os membros do Conselho Fiscal. A seguinte distribuição sido realizada aos administradores nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 e de 2013:

Descrição	2014	2013
Honorários	1.124	1.147
Total	1.124	1.147

Os benefícios de curto prazo a administradores estão representados basicamente por ordenados.

(b) Benefícios pós emprego

A CPTM não possui benefícios pós-emprego e nem de longo prazo para o pessoal chave da Administração.

32 Cobertura de seguros

A Companhia não contrata seguros para os bens patrimoniais de sua propriedade e nem para serviços de transporte metropolitano por ela prestados.

33 Concessão de gratuidade

No exercício de 2014, pela edição do Decreto 60.595, de 02/07/2014, o benefício instituído pela Lei 15.187/2013, foi estendido às pessoas maiores de 60, nos transportes públicos de passageiros operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e demais Empresas vinculadas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM.

Para o exercício de 2015, através da edição da Lei 15.692, em 19/02/2015, fica concedida a isenção integral do pagamento de tarifa aos estudantes do ensino fundamental, médio e superior nos transportes públicos de passageiros operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e demais Empresas vinculadas à Secretaria dos Transportes – STM, nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, conforme regras previamente estabelecidas para sua concessão.

* * *

Balanço Social

DESCRIÇÃO	2014		2013		2012	
	Qtde	R\$ mil	Qtde	R\$ mil	Qtde	R\$ mil
Remuneração Bruta a Empregados	8.752	635.634	8.591	553.735	8.002	463.866
Relação entre a maior e a menor remuneração	14,1		13,5		13,5	
Indicadores Sociais Internos						
Encargos Sociais	8.752	116.667	8.591	210.793	8.002	174.217
Alimentação (a)	8.752	84.425	8.591	56.682	8.002	52.227
Transporte de Empregados	937	1.649	1.088	763	1.091	755
Saúde	8.591	35.625	8.591	31.745	8.002	23.515
Previdência Privada	801	7.798	871	9.425	959	7.235
Educação (homem/hora)	94.604	1.018	62.511	892	140.424	859
Capacitação e Desenvolvimento Profissional (homem/hora)	555.995	2.649	632.325	2.295	533.343	1.855
Creches ou Auxílio-Creches	1.010	3.339	834	2.951	807	2.623
Indicadores do Corpo Funcional						
Empregados no final do exercício	8.752		8.591		8.002	
Admissões	599		1058		1014	
Demissões	438		469		499	
Estagiários no final do exercício	271		747		659	
Empregados por faixa etária						
Menores de 18 anos	0		1		0	
De 18 a 35 anos	3.122		3.099		2.680	
De 36 a 60 anos	5.371		5.265		5.139	
Acima de 60 anos	259		226		183	
Empregados por nível de escolaridade						
Analfabetos	0		0		0	
Com ensino fundamental	615		665		693	
Com ensino médio	5.669		5.531		5.149	
Com ensino superior	2.468		2.395		2.160	
Empregados por gênero						
Masculino	7.221		7.141		6.704	
Feminino	1.531		1.450		1.298	
Ocupantes de cargos de chefia por sexo	100%		100%		100%	
Masculinos	89%		89%		90%	
Femininos	11%		11%		10%	
Outras informações						
Ações trabalhistas	9.494	722.614	8.500	510.439	8.428	302.670
Indenizações pagas por determinação da Justiça	45.678 mil		47.641 mil		R\$ 44.476 mil	
Programas	Valor / Verbas - R\$ mil					
	CPTM		SESI		Total (CPTM+SESI)	
Saúde e Qualidade de Vida 2014	579		154		733	