

# RELATÓRIO INTEGRADO DA ADMINISTRAÇÃO **2018**



## **GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO**

GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO (ATÉ ABR/2018)

MÁRCIO LUIZ FRANÇA GOMES (DE ABR/2018 A DEZ/2018)

## **SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS**

CLODOALDO PELISSONI

## **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**

### **DIRETORIA EXECUTIVA**

DIRETOR PRESIDENTE:

PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES

DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO:

MILTON FRASSON

DIRETOR DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO:

VITOR WILSON GARCIA

DIRETOR DE ENGENHARIA E OBRAS:

CARLOS ROBERTO DOS SANTOS

DIRETOR DE PLANEJAMENTO E PROJETOS:

JOSÉ AUGUSTO RODRIGUES BISSACOT

### **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

CONSELHEIROS:

CLODOALDO PELISSONI - PRESIDENTE DO CONSELHO (ATÉ ABR/2018)

ALMINO MONTEIRO ALVES AFFONSO (A PARTIR DE ABR/2018)

PAULO DE MAGALHÃES BENTO GONÇALVES

FRANCISCO EDUARDO DE HOLANDA BESSA

TUFI DAHER FILHO

JULIO SERGIO DE SOUZA CARDOZO – MEMBRO INDEPENDENTE

ANDRÉ LUIS GROTTI CLEMENTE – MEMBRO INDEPENDENTE

MARIA LINA BENINI – REPRESENTANTE DOS FUNCIONÁRIOS

### **COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO**

JULIO SERGIO DE SOUZA CARDOZO - COORDENADOR

ALEXANDRE AKIO MOTONAGA

SILVERIO CRESTANA

### **COMITÊ DE ELEGIBILIDADE**

CLODOALDO PELISSONI

MARCOS ANTONIO DE ALBUQUERQUE

MICHAEL SOTELO CERQUEIRA

### **CONSELHO FISCAL**

APARECIDA MASSAKO FUNAGOSHI BOVI (ATÉ ABRIL/2018)

PABLO ANDRÉ FERNÁNDEZ UHART (ATÉ ABRIL 2018)

ROBERTA CAMPEDELLI A. GONÇALVES

THIAGO SOUZA SANTOS (ATÉ ABRIL/2018)

RAFAEL SOUZA PENA

MARCO ANTONIO ASSALVE (A PARTIR DE ABRIL/2018)

ADRIANA AZEVEDO PANNUNZIO (A PARTIR DE ABRIL/2018)

VERA LÚCIA FERREIRA NEVES (A PARTIR DE ABRIL/2018)

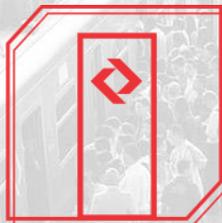
# SUMÁRIO



**4** Mapa  
Metropolitano



**5** Palavra da  
Diretoria



**6** A CPTM



**8** Governança  
Corporativa



**15** Destaques



**18** Capital Produtivo



**28** Capital Financeiro



**35** Capital Humano



**47** Capital Intelectual



**53** Capital Social  
e Natural



**69** Carta Anual de  
Políticas Públicas



**80** Demonstrações  
Contábeis

# MAPA METROPOLITANO



Legenda Legend			
	<b>Linha 1 - Azul</b> Line 1-Blue	METRÔ	
	<b>Linha 2 - Verde</b> Line 2-Green	METRÔ	
	<b>Linha 3 - Vermelha</b> Line 3-Red	METRÔ	
	<b>Linha 4 - Amarela</b> Line 4-Yellow	VIAQUATRO	
	<b>Linha 5 - Lílãs</b> Line 5-Lilac	VIA MOBILIDADE	
	<b>Linha 7 - Rubi</b> Line 7-Ruby	CPTM	
	<b>Linha 8 - Diamante</b> Line 8-Diamond	CPTM	
	<b>Linha 9 - Esmeralda</b> Line 9-Emerald	CPTM	
	<b>Linha 10 - Turquesa</b> Line 10-Turquoise	CPTM	
	<b>Linha 11 - Coral</b> Line 11-Coral	CPTM	
	<b>Linha 11 - Coral - Expresso Leste</b> Line 11-Coral - East Express	CPTM	
	<b>Linha 12 - Safira</b> Line 12-Sapphire	CPTM	
	<b>Linha 13 - Jade</b> Line 13-Jade	CPTM	
	<b>Expresso Aeroporto</b> Airport Express	CPTM	
	<b>Connect Aeroporto</b> Airport Connect	CPTM	
	<b>Linha 15 - Prata</b> Line 15-Silver	METRÔ	
	<b>Expresso Turístico</b> Touristic Express	CPTM	
	<b>Ponte ORCA - tarifada</b> Orca Shuttle Service	EMTU	
	<b>Corredor Metropolitano de Ônibus</b> Metropolitan Bus Corridor	EMTU	
	<b>Trecho do viário com tráfego compartilhado</b> Street sector with shared traffic	EMTU	
	<b>Terminal Metropolitano de Ônibus</b> Metropolitan Bus Terminal		
	<b>Estação</b> Station		<b>Estações com elevador</b> Station with elevator
	<b>Integração - gratuita</b> Integration - Free interchange		<b>Acesso livre</b> Free access
	<b>Integração - tarifada</b> Integration - Paid interchange		
	<b>Integração - gratuita: horário Especial</b> (veja no site: METRÔ/CPTM) Integration - Free interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)		
	<b>Terminal Rodoviário</b> Road Terminal		<b>Aeroporto</b> Airport
	<b>Bicicletário</b> Bike Parking Terminal		<b>Paraciclos</b> Bike Attaching Post
	<b>Estacionamento de Carro Integrado</b> Integrated Car Parking		
	<b>Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclos</b> Integrated Car Parking/ Bike Attaching Post		
Informações úteis Useful Information			
CPTM	<a href="http://www.cptm.sp.gov.br">www.cptm.sp.gov.br</a>	0800 055 0121	
EMTU	<a href="http://www.emtu.sp.gov.br">www.emtu.sp.gov.br</a>	0800 724 0555	
METRÔ	<a href="http://www.metro.sp.gov.br">www.metro.sp.gov.br</a>	0800 770 7722	
VIAQUATRO	<a href="http://www.viaquatro.com.br">www.viaquatro.com.br</a>	0800 770 7100	
VIA MOBILIDADE	<a href="http://www.viamobilidade.com.br">www.viamobilidade.com.br</a>	0800 770 7106	



# PALAVRA DA DIRETORIA

Resultados importantes foram conquistados em 2018, como a ligação sobre trilhos com o município de Guarulhos que ampliou para 23 o número de cidades atendidas pela CPTM com a Linha 13-Jade. Desde então, a CPTM atende aos dois maiores municípios do Estado, além da maior Região Metropolitana de São Paulo.

A população passou a contar com essa importante ligação, além dos passageiros em deslocamento para o Aeroporto Internacional de Guarulhos, e vice versa. Hoje, todos já podem contar com a opção mais rápida e econômica de conexão, através dos serviços: *Airport Express*, *Connect* e a ligação das linhas 13 e 12 com a região central de São Paulo e as demais linhas da CPTM e do Metrô.

Avanços importantes nos quesitos de acessibilidade das estações também foram concluídos durante 2018, além da continuidade no processo de modernização da frota que possibilita mais conforto aos passageiros e contribui para o fortalecimento da marca CPTM.



# A CPTM

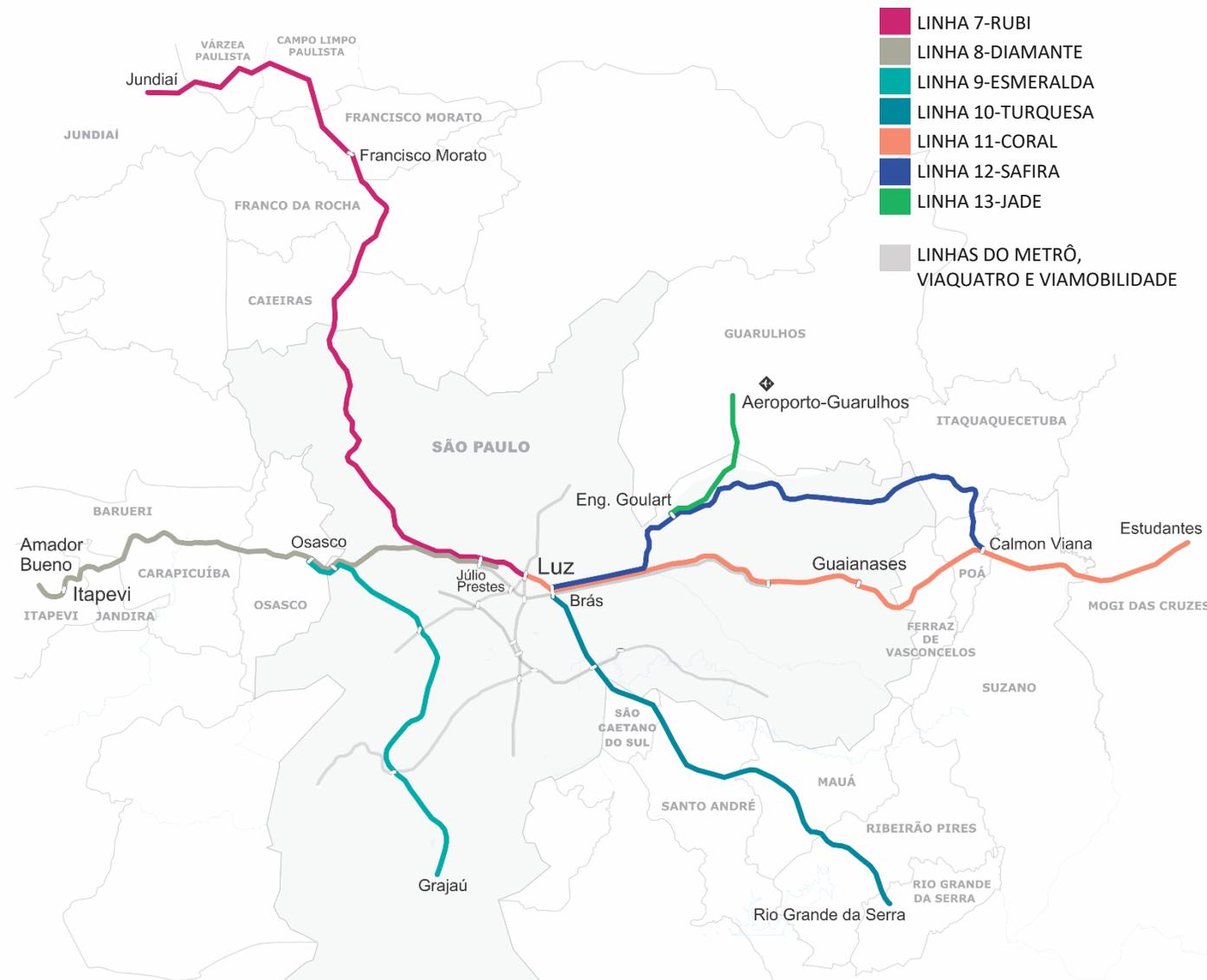
A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos é uma empresa pública, criada pela Lei 7.861, em 28 de maio de 1992, para operar os serviços de transportes metropolitanos sobre trilhos.

A CPTM opera o transporte ferroviário em 7 linhas com 94 estações e 273 km de extensão, atendendo 23 municípios, 20 na Região Metropolitana de São Paulo e 3 municípios na Aglomeração Urbana de Jundiaí, com uma população total de mais de 22 milhões de pessoas (IBGE 2018). Atua em um raio de 40 km, transportando diariamente cerca de 2,9 milhões de passageiros\*.

A companhia se apresenta, para esses municípios, como a melhor alternativa para a mobilidade nas regiões onde opera. As 7 linhas de sua malha operam de forma integrada com os serviços do Metropolitano de São Paulo (Metrô), que opera nos limites da capital, da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e com os serviços de transporte coletivo municipais, proporcionando assim acesso à uma extensa rede de transporte.

Além dos serviços regulares de transporte coletivo metropolitano, a CPTM ainda opera o serviço Expresso Turístico aos finais de semana, como opção de lazer para a população, partindo da histórica e icônica Estação da Luz para três destinos: Paranapiacaba, Jundiaí e Mogi das Cruzes.

\*Média dos dias úteis



A CPTM vai além de transportar pessoas, ela liga e promove integração dos municípios e fomenta a economia com o deslocamento de trabalhadores e estudantes, além de atender socialmente os desempregados, idosos e pessoas com deficiência.

A empresa estabeleceu os seguintes princípios estratégicos para alinhar seus esforços, orientar sua gestão e inspirar seus funcionários:

### Missão

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

### Visão

Ser referência nacional em transporte público.

### Objetivos empresariais

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



# GOVERNANÇA CORPORATIVA

De acordo com as boas práticas de Governança Corporativa para que as funções de **avaliar, direcionar e monitorar** sejam executadas de forma satisfatória, alguns mecanismos devem ser adotados, em especial **liderança, estratégia e controle**, com vistas à condução de políticas públicas e à prestação de serviços de interesse da sociedade. Liderança refere-se ao conjunto de práticas de natureza humana ou comportamental que asseguram a existência das condições mínimas para o exercício da boa governança. Estratégia envolve o relacionamento com partes interessadas, a definição e monitoramento de objetivos, indicadores e metas, bem como o alinhamento entre planos e operações de cada componente da estrutura organizacional envolvida na sua execução. Controle, por sua vez, abrange aspectos como integridade, transparência, controle interno, gestão de riscos, prestação de contas e responsabilização.

A CPTM, a partir de sua visão de futuro, da análise dos ambientes interno e externo e da sua missão institucional, formula suas estratégias, e as desdobra em planos de ação visando acompanhar sua implementação, oferecendo os meios necessários ao alcance dos objetivos institucionais e à maximização dos resultados.

Ao estabelecer seu modelo da gestão da estratégia a Companhia considerou aspectos como transparência e envolvimento das partes interessadas, para monitorar e avaliar a execução da estratégia, os principais indicadores e o desempenho da organização.



Ao considerar o necessário foco na prestação de serviços de qualidade, o alinhamento de suas ações com as expectativas dos passageiros e demais partes interessadas é fundamental para otimizar seus resultados.

Para a consecução dessa estratégia a CPTM estabeleceu e divulgou canais de comunicação com as diferentes partes interessadas assegurando sua efetividade. Além disso, tem promovido a participação social, com envolvimento dos passageiros e da sociedade, estabelecendo também relação objetiva e profissional com a mídia e outras organizações.

Assim, é fundamental avaliar, direcionar e monitorar a gestão estratégica com definição objetiva da responsabilidade pela gestão de riscos, buscando avaliar os resultados das atividades de controle interno e, sempre que necessário, determinando a adoção de medidas adequadas de mitigação dos riscos.

Em 2018 a CPTM obteve avanços importantes. Seguindo as diretrizes estabelecidas pelo Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, da Secretaria da Fazenda, realizou as alterações cabíveis no Estatuto Social. Ademais, adequou sua estrutura organizacional de modo a propiciar gerenciamento de riscos e controle interno para o cumprimento da missão da Companhia.

Foram atualizados e aprovados pelo Conselho de Administração, o Código de Conduta e Integridade, que se aplica à alta administração, conselheiros e funcionários; e o Código de Conduta e Integridade do Fornecedor e Parceiros Comerciais, que se aplica a quem venha celebrar contratos com a Companhia.

Ambos os documentos estão disponíveis em versão vigente nos sítios eletrônicos e na Intranet.

Houve também a implantação do canal para recebimento de denúncias sobre práticas de corrupção, fraude, atos ilícitos e irregularidades que prejudiquem o patrimônio e a reputação da Companhia, incluindo as infrações ao Código de Conduta e Integridade.



## Estruturas de controles internos e gerenciamento de riscos

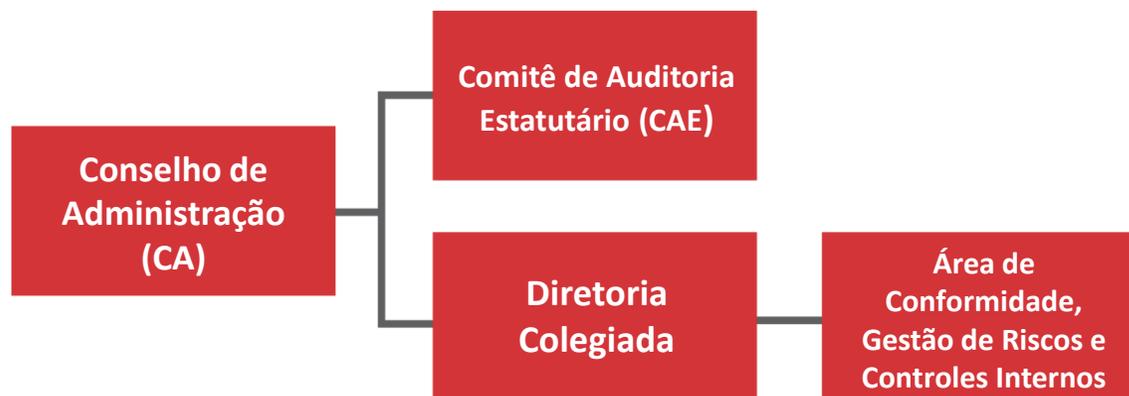
A gestão dos controles internos se apoia no conceito das três linhas de defesa, que determina as responsabilidades do gerenciamento de riscos e controles eficazes, como a seguir:

- A primeira linha de defesa: os processos de monitoramento e controle são de responsabilidade da administração;
- A segunda linha de defesa: consiste nas funções de supervisão estabelecidas, as quais garantem que processos e controles apropriadamente desenvolvidos estejam em prática na primeira linha de defesa e operando com eficácia;
- A terceira linha de defesa: são funções como a auditoria interna, que prestam avaliação independente sobre os processos e controles.



## Estrutura de Governança

A estrutura de Governança da CPTM está definida da seguinte forma:



A Companhia é administrada pelo Conselho de Administração e pela Diretoria Colegiada. O Conselho de Administração é composto por um Presidente, dois Membros Independentes, sete Conselheiros membros eleitos pela Assembleia Geral e um representante dos funcionários eleito. O Conselho de Administração é um órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da empresa.

O Conselho Fiscal, de funcionamento permanente, é composto por cinco membros efetivos eleitos pela Assembleia Geral Ordinária Anual. Entre as atribuições previstas em lei, tem a responsabilidade de manifestar-se acerca da proposta de escolha e destituição dos Auditores Independentes, preliminarmente à sua submissão ao Conselho de Administração.

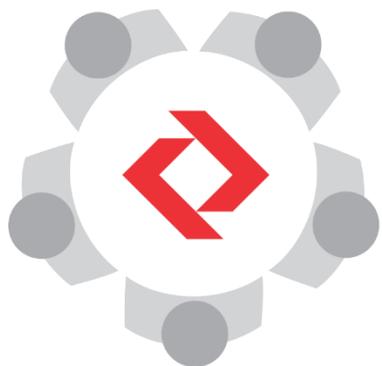
A Diretoria Plena está estruturada em 5 diretorias: Presidência, Diretoria de Operação e Manutenção, Diretoria Administrativa Financeira, Diretoria de Engenharia e Obras e Diretoria de Planejamento e Projetos, cada uma contando com suas áreas de resultado, representadas por Gerências, Departamentos e Assessorias.

Além das atribuições definidas em Lei, a Diretoria é responsável pela gestão executiva, pela elaboração e condução das Estratégias de Longo Prazo e pelo Plano de Negócios, bem como por submeter os resultados à aprovação do Conselho de Administração.

A CPTM efetuou as alterações em sua estrutura para dotá-la das competências e instrumentos organizacionais necessários para a observação, implantação e cumprimento dos requisitos legais e boas práticas em Governança, materializados em seu Programa de Integridade, em especial ao cumprimento da Lei Federal 13.303/2016 e demais legislações vigentes.

As práticas da diretoria e dos funcionários são regidas pelo Código de Conduta e Integridade, atualizado em 2018. Mais do que um material de consulta, é um instrumento de trabalho que mostra a melhor forma de atuação da Companhia.





# Programa de Integridade CPTM

O Programa de Integridade alinhado com a Missão, a Visão e a Carta de Valores visa dotar a CPTM de mecanismos de identificação e correção de não conformidades e de combate a desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos.

Para fazer frente a este Programa a CPTM criou:

## Canal de denúncias

Destinado a receber e encaminhar denúncias ao Comitê de Ética da Companhia, sobre atos ilícitos, atos irregulares ou em desacordo com os seus Códigos de Conduta e Integridade. Este Canal está disponível no sitio da CPTM e pelo telefone: 3117-7459. O sigilo é garantido.

Além deste Canal, a CPTM também associou ao seu Programa de Integridade os seguintes canais já existentes na CPTM para o recebimento de denúncias ou identificações de inconformidades, aproveitando os meios de comunicação e relacionamento para dar divulgação e publicidade das práticas não condizentes com seus Códigos de Conduta e Integridade ou em desacordo com a legislação vigente.

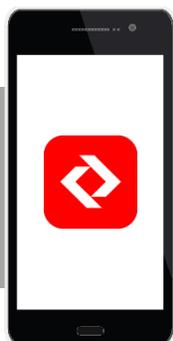


## Canal de relacionamento

Realizado principalmente através da Central de Atendimento 0800 e dos Postos de Atendimento nas Estações, o Serviço de Atendimento é responsável pelo cadastro, encaminhamento, tratamento e resposta às manifestações, além de permitir que as áreas da Companhia conheçam as expectativas e necessidades dos cidadãos a fim de promover ações e melhorias em seus processos.

## Redes sociais

A característica deste canal de relacionamento é a agilidade na prestação de informações, além de potencializar a divulgação de campanhas institucionais da CPTM. Entre os assuntos mais comentados nas redes, destacamos: circulação de trens, aspectos comportamentais de passageiros e atuação das equipes de segurança, e também dicas sobre os serviços da Companhia e interesse pelas ações culturais promovidas no sistema CPTM.



**Aplicativo CPTM Oficial**  
gratuito para Android e iOS



[twitter.com/cptm\\_oficial](https://twitter.com/cptm_oficial)  
**+ de 706.000 seguidores**



[facebook.com/CPTM.FANPAGE](https://facebook.com/CPTM.FANPAGE)  
**180.000 fãs**



[instagram.com/cptm\\_oficial](https://instagram.com/cptm_oficial)  
**+ de 10.000 inscritos**



[youtube.com/cptmoficial](https://youtube.com/cptmoficial)  
**2.700 inscritos**

**Nova Lei**   
**Crime de Importunação Sexual**

Pena - reclusão de 1 a 5 anos  
 Art. 215-A da Lei nº 13.710/18

**JUNTOS  
 PODEMOS  
 PARAR  
 O ABUSO  
 SEXUAL**

**Vergonha  
 tem que ter  
 o abusador**

Rompa o silêncio

Denuncie irregularidades nos  
 trens e estações por meio do

**SMS DENÚNCIA**  
**9 7150-4949**

- Canal direto com a segurança da CPTM
- Anonimato garantido

 CPTM  
 www.cptm.sp.gov.br

**INCÔMODO**

**NÃO INCENTIVE  
 O COMÉRCIO ILEGAL NOS TRENS**

**ORIGEM  
 DUVIDOSA**

**SUJEIRA**

 CPTM  
 www.cptm.sp.gov.br

**NÃO HÁ COMÉRCIO  
 SEM COMPRADOR**

**NÃO INCENTIVE  
 O COMÉRCIO ILEGAL NOS TRENS**

 CPTM  
 www.cptm.sp.gov.br

DÚVIDAS · SUGESTÕES · CRÍTICAS · ELOGIOS

**FALE COM  
 A CPTM**

**0800 055 0121**  
 LIGAÇÃO GRATUITA

 CPTM  
 www.cptm.sp.gov.br

**IRREGULARIDADES  
 nos trens ou estações?**

ENVIE UM  
**SMS  
 DENÚNCIA**  
**9 7150  
 4949**

**ANONIMATO  
 GARANTIDO**  
 FUNCIONAMENTO 24H

 CPTM  
 www.cptm.sp.gov.br

Publicações dos perfis oficiais da CPTM nas redes sociais: campanhas, informações ao passageiro e utilidade pública

# DESTAQUES

- **O grande destaque em 2018 foi a inauguração da Linha 13-Jade** no dia 31 de março, com operação assistida e horário restrito de funcionamento. Em julho iniciou-se a operação em horário comercial pleno e cobrança de tarifa. No mês de outubro foram implementados os serviços diferenciados Connect, entre as estações de Brás e Aeroporto com a mesma tarifa do trem metropolitano e o Airport Express, que sai da estação Luz e com tarifa especial.
- **Aumento de 4,3% no número de passageiros transportados em 2018** em relação ao ano de 2017, batendo seu recorde de passageiros transportados por dia útil com a marca história de 3,221 milhões.
- **Benefícios socioambientais**, valorados economicamente na ordem de R\$ 11,0 bilhões, considerando a redução de acidentes, de tempos de viagem, da emissão de poluentes e do consumo de combustível, entre outros.
- **Consolidação do uso da tecnologia BIM** (Modelagem da Informação da Construção) usando essa ferramenta no desenvolvimento de projetos de estações e na contratação de obras de modernização das estações. Seu uso tem propiciado maior eficiência (tempo, custos) no processo que envolve a implantação de tais projetos e obras.



- **Renovação da frota de trens**, ponto importante que elevou a qualidade e conforto das viagens dos passageiros. Em 2018, foram recebidos 28 trens novos de oito carros para operação nas linhas 7-Rubi e 11-Coral. Esses trens estão entre os mais modernos do mundo para o serviço metropolitano e contam com salões contínuos, que facilitam a distribuição interna dos passageiros e sistema de câmeras de vigilância.

- **eSocial** - A CPTM cumpriu com destaque a primeira etapa de implantação do eSocial. Através de ações conjuntas as etapas exigidas pelo Governo Federal para o ano de 2018 foram desenvolvidas.



190.000 eventos foram enviados à base de dados do eSocial, junto com a substituição da guia GFIP para recolhimento de contribuições previdenciárias com sucesso. O processo junto ao eSocial se tornou rotina mensal da CPTM com o envio de aproximadamente 20.000 eventos.

Ainda existem desafios com as próximas etapas de implantação do eSocial que prevê, até julho de 2019, a substituição da guia de recolhimento de FGTS e o envio dos dados relativos a Medicina e Segurança do Trabalhador.

- Teste de novos bilhetes utilizando **tecnologia QR CODE** (código de barras bidimensional) em seis estações, sendo uma em cada linha, com vistas a ser novo meio de pagamento em substituição dos bilhetes “Edmonson”;

- **Programa de Integridade na CPTM** aplicado ao PGD - Programa de Gestão de Desempenho, cuja a 6ª rodada ocorre em 2019, com associação dos Valores e

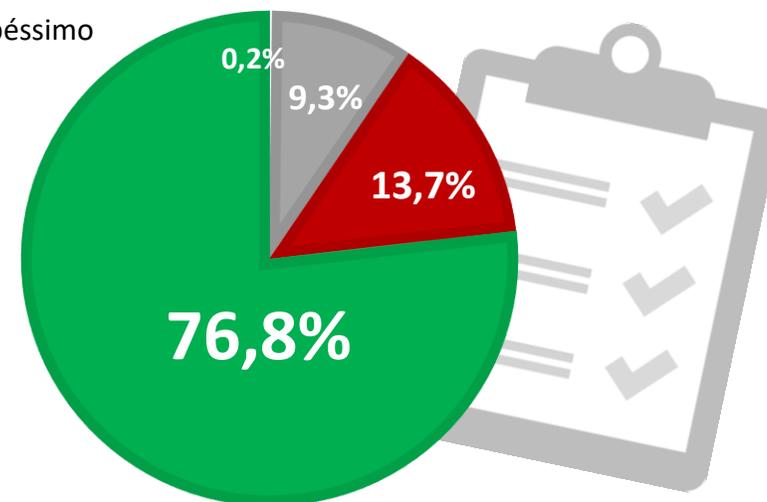
Princípios do Código de Conduta e Integridade ao desempenho esperado dos segmentos de cargos a serem avaliados, objetivando conscientizar todos da importância quanto ao seu papel na empresa, atuando sempre em conformidade com os mais altos padrões de integridade e conduta ética.

- **Pesquisa de Satisfação dos Passageiros**

Em 2018 a CPTM alcançou o índice de satisfação de 76,8% , representando uma melhoria em relação ao índice de 2017 (75,2%).

#### AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DOS SERVIÇOS DA CPTM

- Excelente ou bom
- Ruim ou péssimo
- Regular
- Não sabe



## Capitais

O Relatório Integrado coloca em foco um modelo de negócio sustentável, que busca mitigar a assimetria das informações, por meio de uma comunicação interativa dos aspectos financeiros e não financeiros da CPTM, e visa atender as necessidades de informações das diversas partes interessadas. A questão central dessa comunicação integrada resulta nas evidências dos fatores que interferem na capacidade de geração de valor da empresa no decorrer do tempo. Ele se baseia na combinação de CAPITAIS (PRODUTIVO, FINANCEIRO, HUMANO, INTELECTUAL, SOCIAL e NATURAL), por meio dos quais a CPTM demonstra sua perspectiva de geração de valor.

Os CAPITAIS foram categorizados em:

**Capital produtivo:** Representa a área operacional da CPTM, com a demonstração dos serviços prestados, bem como todas as atividades diretas que apoiam a consecução da atividade, para a qual foi criada.



**Capital financeiro:** O conjunto de recursos utilizado pela CPTM na produção de transportes e na prestação de serviços obtido por meio de financiamentos, tais como dívidas, ações ou subsídios, ou gerados por operações ou investimentos.



**Capital humano:** Competências, capacidades e experiências das pessoas, bem como suas motivações para inovar, e todas as ações desenvolvidas para cuidar da capacitação e da saúde integral da equipe da CPTM, incluindo a fundamental segurança no trabalho.



**Capital intelectual:** São intangíveis baseados no conhecimento, que envolvem a propriedade intelectual, a exemplo de direitos autorais, software, direitos e licenças, e o “capital organizacional”, como os conhecimentos tácitos, sistemas, procedimentos e protocolos, bens intangíveis relacionados à marca e à reputação organizacional da CPTM.



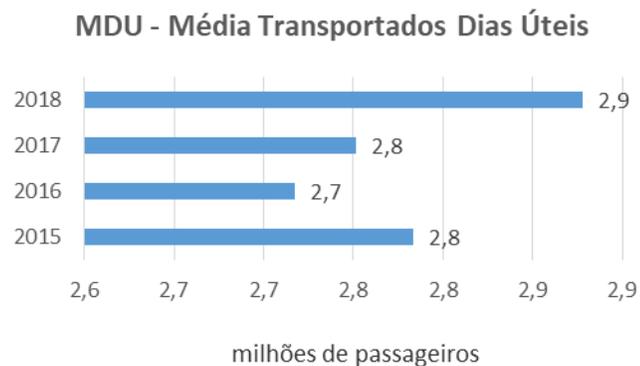
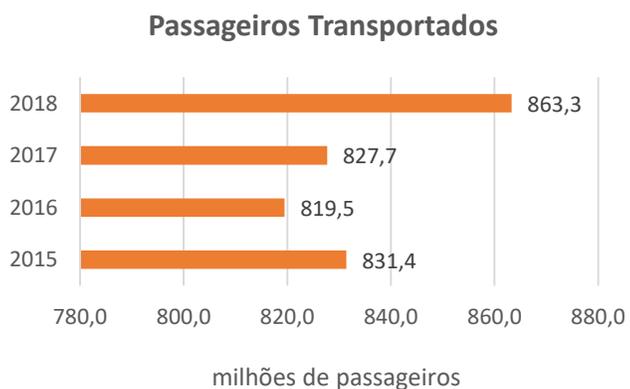
**Capital social e natural:** As instituições e os relacionamentos internos e entre comunidades, grupos de stakeholders, bem como a capacidade de compartilhar informações para aperfeiçoamento do bem-estar individual e coletivo. Todos os recursos ambientais renováveis e não renováveis e processos que fornecem bens ou serviços abrangendo a prosperidade passada, presente ou futura de uma organização.



# CAPITAL PRODUTIVO

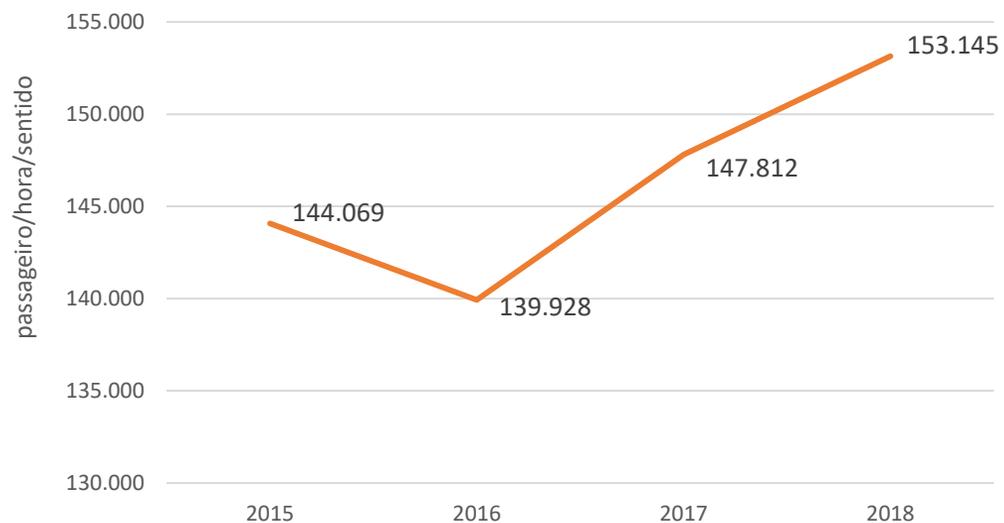
## Desempenho operacional

Registrou-se aumento de 4,3% no número de passageiros transportados em relação ao ano anterior, indicando inversão da tendência de queda dos anos anteriores. Foram transportados 863,3 milhões de passageiros. A média de passageiros transportados por dia útil – MDU também aumentou 4,6%, fechando o ano com a média de 2,9 milhões.



Houve crescimento de 6,3% na oferta de lugares entre 2015 e 2018, principalmente devido à substituição de trens antigos por novos, com um maior número de carros e também pelo incremento de 4,1% no número de viagens realizadas.

### Oferta de lugares CPTM passageiro/hora/sentido



marca histórica de  
**3,221 milhões**  
de passageiros  
transportados  
(dia útil)

atingida em  
**07/12/2018**

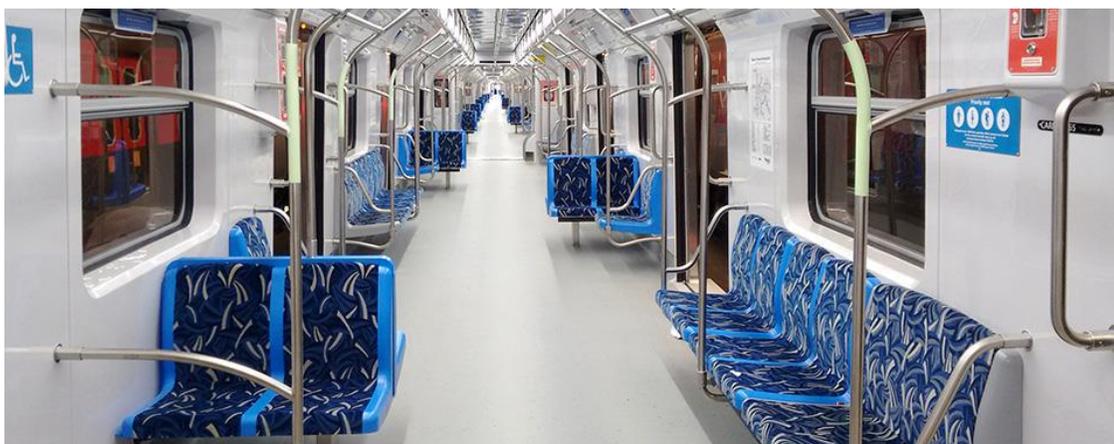


A renovação da frota de trens elevou a qualidade e conforto das viagens dos passageiros. Hoje, 92% dos trens em operação possuem ar condicionado, sistema de informação audiovisual e acessibilidade plena para pessoas com mobilidade reduzida.

Em 2018 foram recebidos 28 trens novos de oito carros para operação nas linhas 7-Rubi e 11-Coral. Esses trens estão entre os mais modernos do mundo para o serviço metropolitano e contam com salões contínuos, que facilitam a distribuição interna dos passageiros e sistema de câmeras de vigilância.

Também teve início no ano a fabricação de 8 novos trens adquiridos para a Linha 13-Jade, com previsão de entrega do primeiro trem no primeiro semestre de 2019. Esses trens, além dos equipamentos constantes nas últimas aquisições, serão equipados com bagageiros para atender a demanda de passageiros para o Aeroporto de Guarulhos.

A CPTM possui hoje uma frota de trens moderna, com idade média de 13 anos. Todos os trechos principais são atendidos por trens novos ou modernizados, que possuem os mais modernos itens de conforto e segurança. Em 2018, a frota operacional era de 213 trens, 1.626 carros.



# Frota

LINHA OPERAÇÃO	SÉRIE	ANO FABRICAÇÃO	SITUAÇÃO: ANO 2018	
7 - RUBI	9500 	2015	TRENS	24
			CARROS	192
			IDADE (ANOS)	3
7 - RUBI 11 - CORAL + EXTENSÃO	8500 	2015	TRENS	34
			CARROS	272
			IDADE (ANOS)	3
11 - CORAL 13 - JADE	9000 	2012	TRENS	9
			CARROS	72
			IDADE (ANOS)	6
8 - DIAMANTE	8000 	2011	TRENS	35
			CARROS	280
			IDADE (ANOS)	7
10 - TURQUESA	7500 	2010	TRENS	8
			CARROS	64
			IDADE (ANOS)	8
9 – ESMERALDA 11 - CORAL 12 – SAFIRA (EXTENSÃO)	7000 	2009	TRENS	37
			CARROS	296
			IDADE (ANOS)	9
12 - SAFIRA	2070 	2008	TRENS	5
			CARROS	40
			IDADE (ANOS)	10

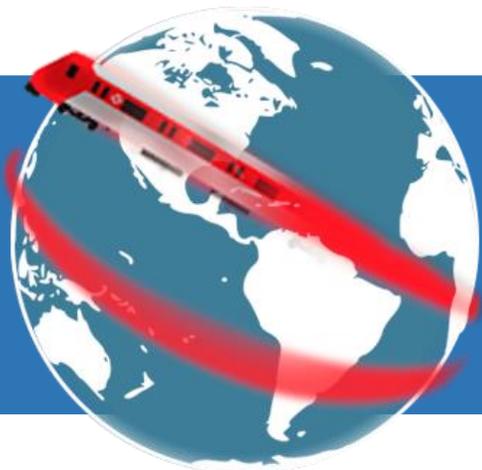
# Frota

LINHA OPERAÇÃO	SÉRIE	ANO FABRICAÇÃO	SITUAÇÃO: ANO 2018	
10 - TURQUESA	3000 	2000	TRENS	4
			CARROS	32
			IDADE (ANOS)	18
12 - SAFIRA	2000 	1999	TRENS	15
			CARROS	120
			IDADE (ANOS)	19
7 - RUBI (EXTENSÃO)	1700 	1987	TRENS	9
			CARROS	72
			IDADE (ANOS)	31
8 - DIAMANTE (EXTENSÃO)	5400 	1978	TRENS	6
			CARROS	24
			IDADE (ANOS)	40
10 - TURQUESA	2100 	1974	TRENS	24
			CARROS	144
			IDADE (ANOS)	44
11 - CORAL (EXTENSÃO)	4400 	1965	TRENS	3
			CARROS	18
			IDADE (ANOS)	53
<b>FROTA OPERACIONAL TOTAL</b>			<b>TRENS</b>	<b>213</b>
			<b>CARROS</b>	<b>1626</b>
<b>IDADE MÉDIA DA FROTA (ANOS)</b>			<b>13</b>	
<b>FROTA DE TRENS COM AR CONDICIONADO</b>			<b>91,55%</b>	
<b>FROTA DE TRENS ACESSÍVEIS</b>			<b>91,55%</b>	

A manutenção dos trens, em sua grande maioria, é terceirizada. Critérios de qualidade são exigidos das empresas contratadas, aferidos por indicadores de disponibilidade, confiabilidade e manutenibilidade. Penalidades são aplicadas no caso de descumprimento dos índices contratados.

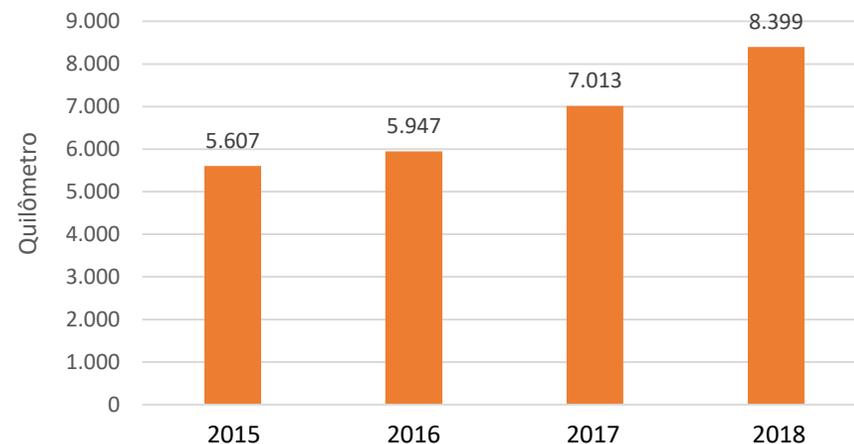
O principal indicador de qualidade utilizado para medir o desempenho da manutenção dos trens é o MKBF - quilometragem média entre falhas. O indicador mostra desempenho positivo crescente, principalmente em 2018 quando atingiu quase 8.400 quilômetros entre falhas que tiveram como consequência reflexos operacionais. Esse desempenho afeta positivamente a qualidade das viagens dos passageiros.

Os trens mais antigos e os trens recém recebidos são mantidos por funcionários da CPTM, como forma de manter o domínio tecnológico da empresa e de seus técnicos.

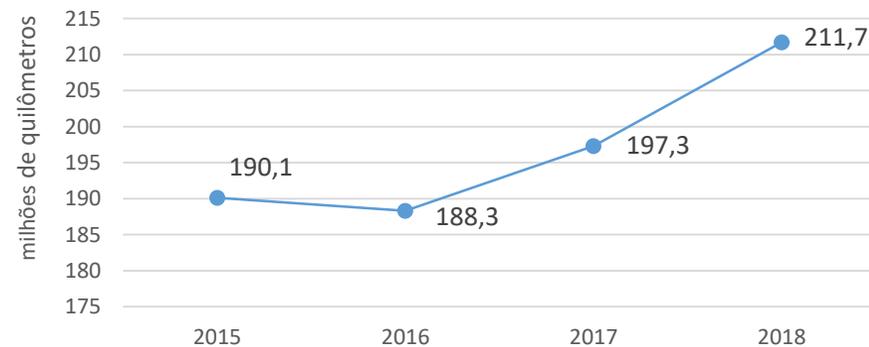


Os trens da CPTM percorreram em 2018 **27,4 milhões de quilômetros**. Isto representa uma soma total de 212 milhões de carros-quilômetro, **aproximadamente 2 voltas em torno da Terra por dia**.

MKBF<sub>1-2</sub>  
média de quilômetros entre falhas do Material Rodante

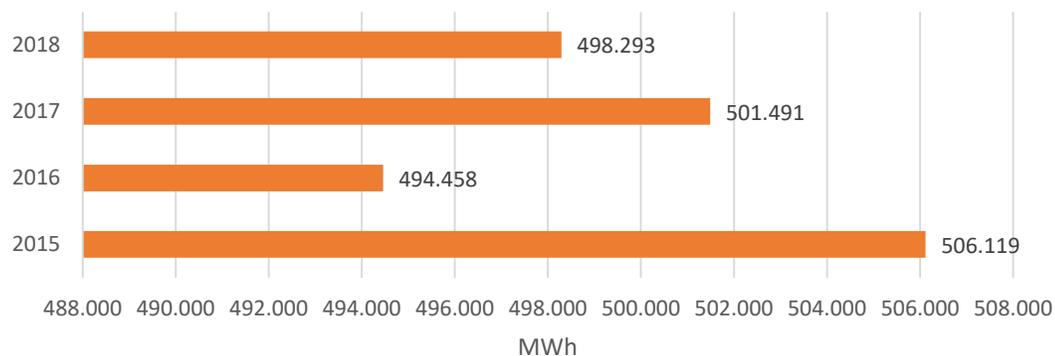


carro.Km anuais percorridos  
milhões de quilômetros



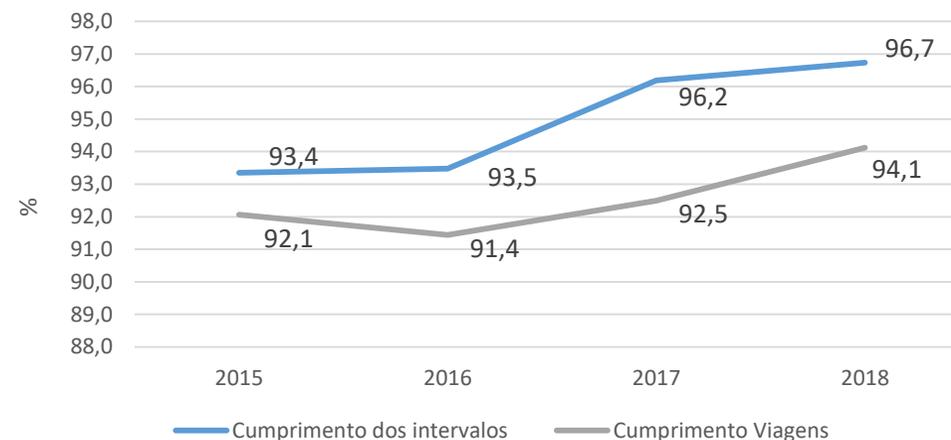
O consumo de energia elétrica de tração para a movimentação dos trens, no ano, foi de 498.293 MWh. Apesar do aumento de 7,3% da quilometragem rodada pelos carros entre 2017 e 2018, houve redução do consumo de energia elétrica em 0,6%. Isto deveu-se principalmente a maior quantidade de trens em operação que possuem tecnologia de regeneração de energia durante as frenagens.

Energia elétrica de tração - MWh

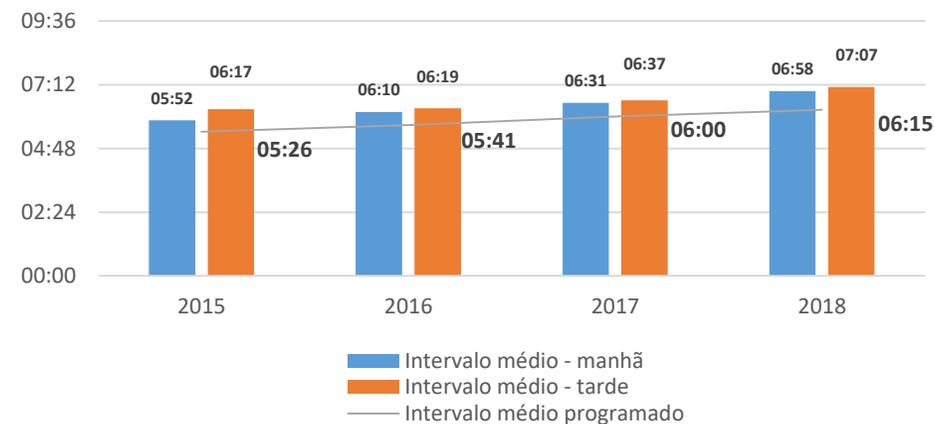


O serviço oferecido para os passageiros teve evolução positiva. A regularidade dos intervalos entre trens melhorou 3,5%, no período e o cumprimento das viagens programadas, após uma pequena queda em 2016, recuperou-se em 2017 e 2018.

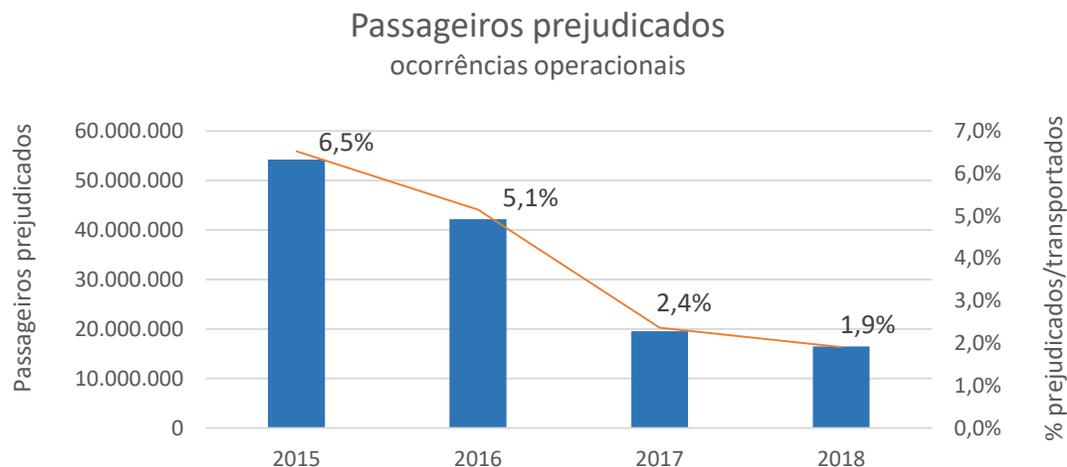
Regularidade %



Intervalos médios - Headway minutos



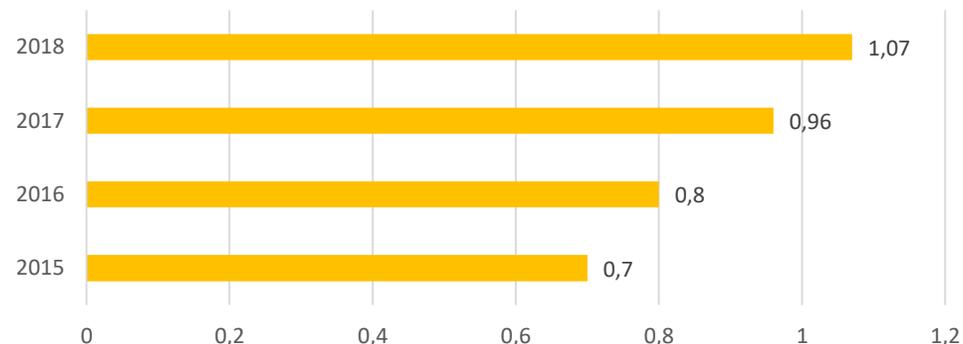
O indicador de passageiros prejudicados em ocorrências operacionais apresentou significativa redução no período, passando de 6,5% para 1,9% do total de passageiros transportados no sistema. A redução de 71% demonstra menor gravidade das falhas e maior eficiência na solução dos problemas, com menores reflexos para os passageiros.



O atributo Segurança Pública Operacional afeta a qualidade do serviço, pois é uma demanda importante dos passageiros. A Companhia conta com efetivo próprio de agentes de segurança e com empresas contratadas de vigilância. Além desse capital humano, possui um grande parque de equipamentos de segurança eletrônica, presente em estações e áreas operacionais, e que permite o monitoramento de imagens. São 2.490 câmeras com visualização em tempo real e armazenamento na Central de Segurança e mais de 5.300 câmeras instaladas nos trens e com armazenamento local.

O indicador – Ocorrências de Segurança Pública por milhão de passageiros transportados, avalia a evolução desse atributo

**Ocorrência de Segurança Pública  
por milhão de passageiros transportados**

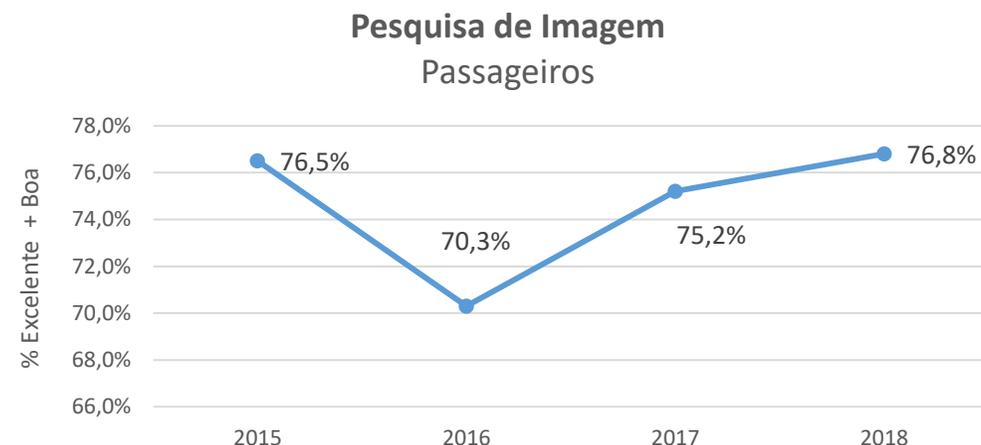


Destaque para o serviço Disque-Denúncia, importante veículo de comunicação entre a CPTM e seus passageiros, que colaboram para a melhoria das condições de segurança do sistema. A quantidade de participações cresceu 73% no período, sendo 7,3% entre os anos 2017 e 2018.



Anualmente é realizada pesquisa de imagem e serviços para avaliação da percepção de qualidade pelos passageiros da CPTM. Houve reconhecimento dos avanços realizados pela Companhia por 76,8% dos passageiros que avaliaram a qualidade dos serviços, no ano de 2018, como excelente e boa.

A pesquisa revelou que 85% dos passageiros utilizam os trens para trabalho ou estudo e que 82% não trocariam o modo ferroviário, mesmo possuindo ônibus no mesmo trajeto. 68,9% dos passageiros utilizam os serviços da CPTM há mais de 5 anos.



fonte: NC Pinheiro – Instituto de Pesquisa

Um importante fator que afeta a qualidade das viagens é a convivência dos trens metropolitanos com os trens de carga pertencentes à concessionária desse serviço. Embora a circulação dos trens de carga seja restrita aos horários de vale e noturno, os prejuízos registrados aos passageiros são significativos.

As características de aceleração e de frenagem desses trens de carga são muito inferiores aos dos trens de passageiros e, dessa forma, provocam atrasos na grade operacional. Foram registradas 11.735 viagens e 3,1 mil ocorrências operacionais que provocaram prejuízos a cerca de 2,8 milhões de passageiros em 2018.

A CPTM participa ativamente dos grandes eventos que acontecem na Cidade de São Paulo, criando alternativas operacionais para facilitar o deslocamento dos passageiros.

Exemplos disso destacamos:

- A **alteração nos horários de pico** para atender as demandas nos dias de jogos do Brasil na Copa do Mundo de Futebol da Rússia;
- Esquemas operacionais diferenciados para atendimento ao público do Festival **Lollapalooza**, **Virada Cultural**, **Marcha para Jesus** e **Fórmula 1** no Autódromo de Interlagos.
- Realizadas também operações especiais para atendimento dos passageiros que se deslocaram para os **jogos de futebol** nas Arenas Corinthians e Allianz Parque e para as **compras de final de ano**, que tradicionalmente superlotam a Estação Brás.



Em dezembro foi realizado, em parceria com a ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, o Trem de Natal, ligando as estações de Jundiaí a Estudantes



O serviço **Expresso Turístico** continua atraindo muitos interessados em conhecer as rotas históricas oferecidas nos programas. No ano transportou 13 mil turistas em 99 viagens realizadas. Desde o início de sua implantação em 2009, o Expresso Turístico já transportou mais de 140 mil passageiros.

# CAPITAL FINANCEIRO

## Fontes e aplicações de recursos

### Fontes de custeio

A CPTM conta com três fontes de recursos para dar sustentação ao seu custeio: as Receitas Tarifárias, provenientes da venda de bilhetes aos passageiros do transporte metropolitano e Expresso Turístico, e as não Tarifárias, que somadas constituem a Receita Própria da Companhia, e os repasses do Tesouro realizados pelo Governo do Estado, transferidas para reembolso de gratuidades e subvenção de Custeio.

A soma dessas fontes compõem a Receita Operacional Bruta que no exercício de 2018 atingiu a cifra de R\$ 2.599,5 milhões, praticamente, o mesmo nível da obtida em 2017.

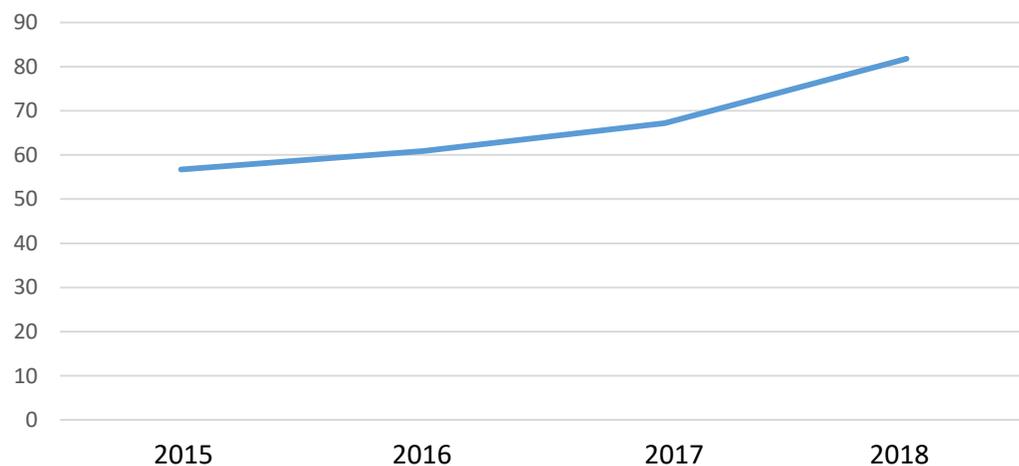
Destaque, entre as fontes, a Receita Tarifária que sofreu um expressivo aumento de 12,2% em relação ao ano anterior motivada pela elevação do número de passageiros pagantes, que reverteu a tendência de queda ocorrida nos últimos anos, e pela elevação do preço da tarifa.

As receitas não tarifárias, segunda componente da receita própria da Companhia, foram geradas, principalmente, pela: autorização de uso das linhas férreas da CPTM para transporte de carga e para a realização de travessias subterrâneas; cobrança de comissão dos credenciados pela comercialização do Bilhete Único; cessão de espaços para estabelecimentos comerciais em próprios da empresa e concessão de espaços para publicidade, realização de leilões de inservíveis e outros.



Essas Receitas, também, tiveram um bom crescimento no exercício atingindo a cifra de R\$ 81,8 milhões superando em 21,7% as entradas de 2017 contribuindo para que a Receita Própria tivesse um incremento de 12,6%, no período, mostrando uma tendência de crescimento, a partir de 2015.

Receita não tarifária - R\$ milhões



A CPTM desenvolveu estudos de viabilidade para a concessão de direito de exploração de mídias. Ademais, foram elaboradas modelagens negociais e financeiras para a concessão de direito de uso de faixas horárias para exploração turística e comercial, bem como para a implantação de WI-FI nas estações através de exploração comercial.

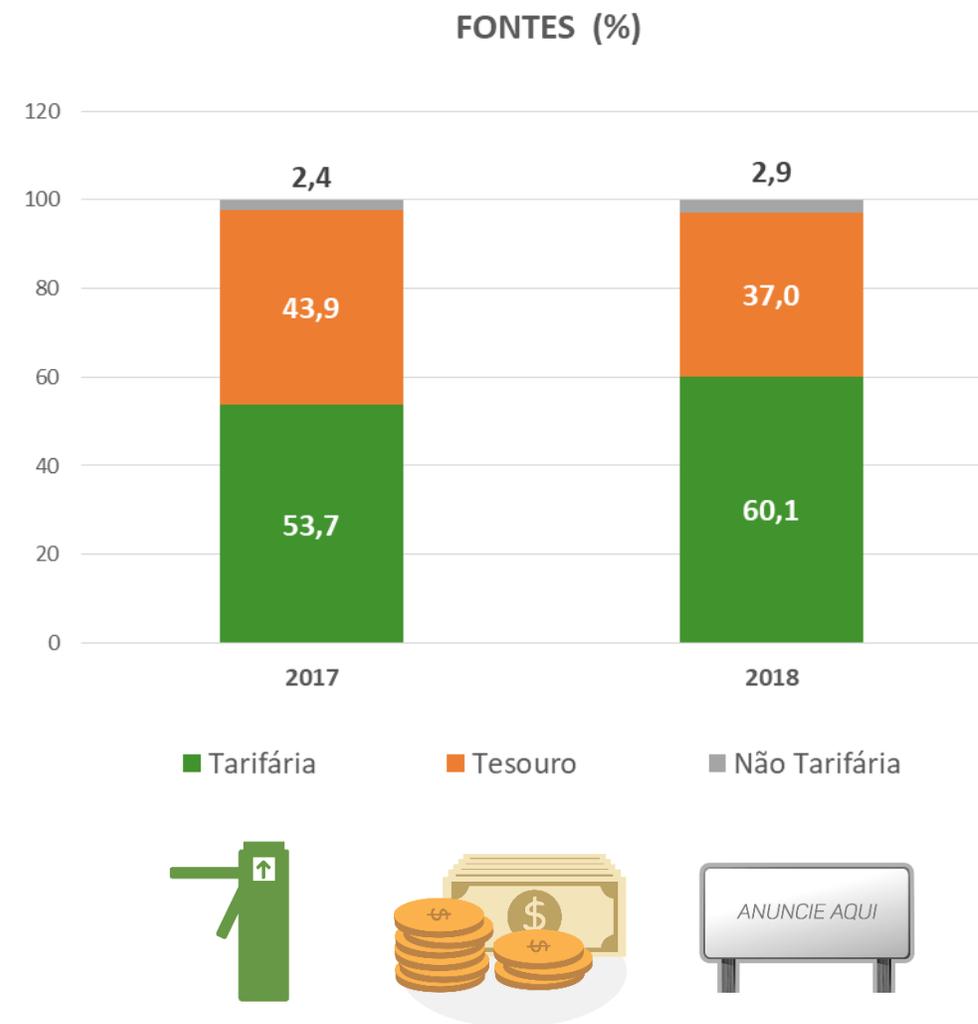


**+ 12,6%**

Incremento da **Receita Própria** em 2018

A entrada de recursos só não teve um desempenho mais positivo em face à redução do valor do repasse do Tesouro do Estado feito para o reembolso das gratuidades e a utilização nos demais custeios, que experimentou uma queda de mais de R\$ 182,0 milhões (-16%), no comparativo com ano passado, bem como em virtude das perdas tarifárias que a Companhia teve que assumir, entre elas, as referentes ao pagamento efetuado às concessionárias da parcela da tarifa integrada do Bilhete Ônibus Metropolitano - BOM e as decorrentes da modelagem dos contratos da Via Quatro e Via Mobilidade que estabelecem que a remuneração aos consórcios deve ser feita por passageiro transportado. Essas perdas totalizaram R\$ 192,0 milhões, no exercício.

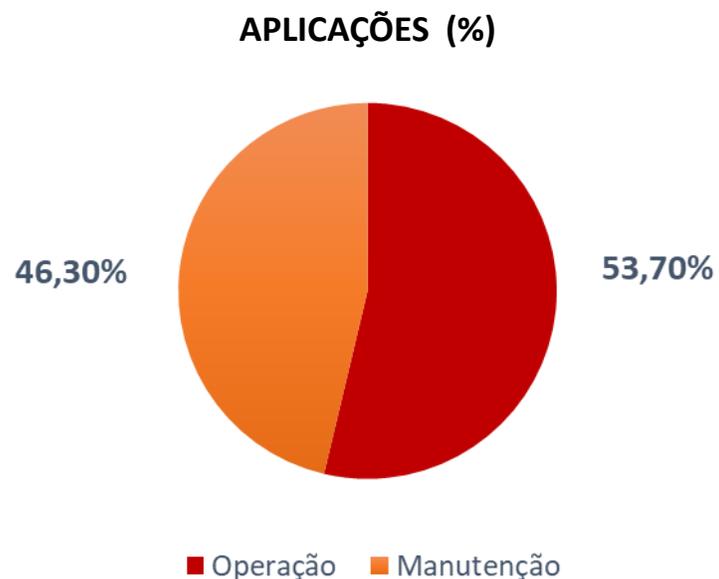
Ressalte-se que, no que se refere ao repasse do Tesouro do Estado, a Lei Orçamentária já havia estabelecido um valor menor para o ano, mas, mesmo assim, ele não foi totalmente transferido à Companhia.



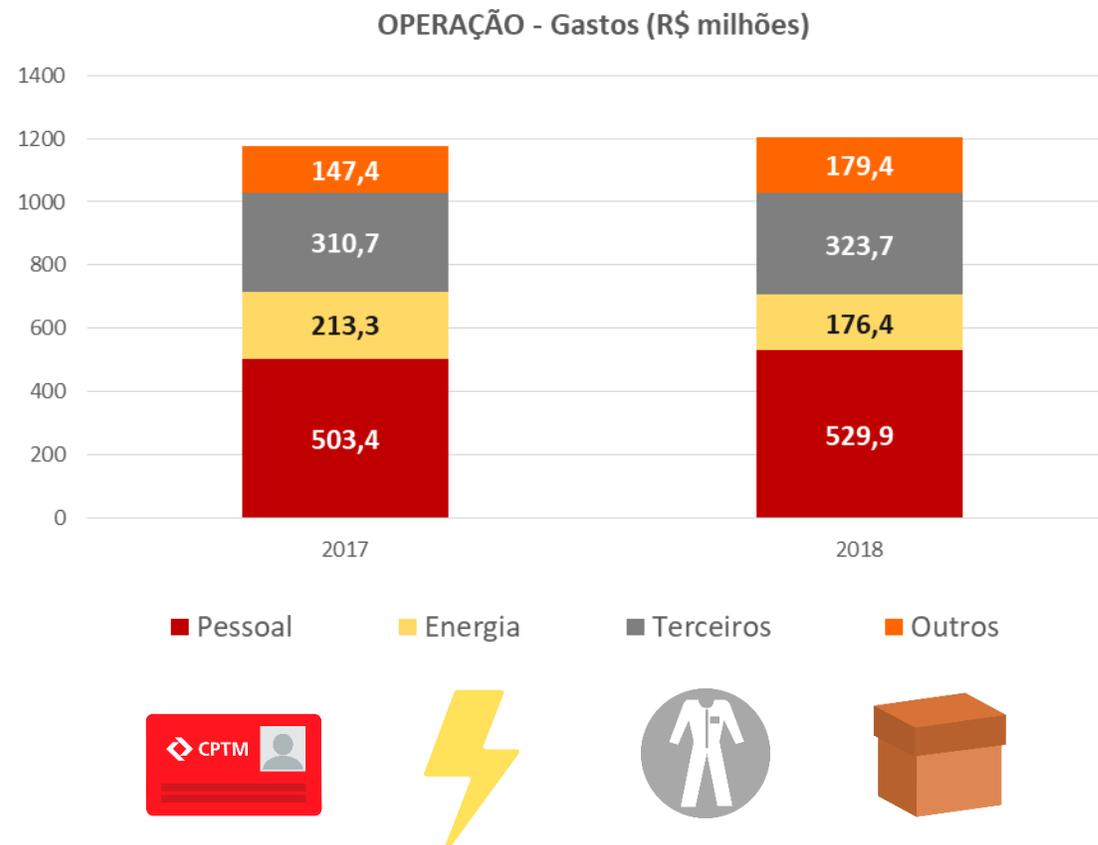
## Aplicações na produção

As despesas ligadas à produção do sistema sofreram uma redução de 1% no transcorrer do exercício de 2018, a qual foi influenciada, basicamente, pelo menor gasto com os serviços de manutenção de via permanente e pelas reduções de preços dos serviços obtidas nos novos contratos de manutenção de trens licitados no exercício.

As referidas despesas atingiram o montante de R\$ 2.251,8 milhões, sendo que R\$ 1.209,4 milhões foram aplicadas na área de operação do sistema e os restantes R\$ 1.042,4 milhões nas atividades de manutenção.



As aplicações na operação do sistema ficaram concentradas em 03 grandes itens: pessoal, energia de tração e serviços de terceiros que consumiram a quase totalidade dos recursos previstos no orçamento desse segmento – R\$ 1.030,0 milhões.



Destaquem-se os dispêndios realizados com o item energia de tração que atingiu a soma de R\$ 176,4 milhões, com uma queda de 17,2% em relação a 2017, a qual foi motivada, fundamentalmente, pela baixa do preço de compra do insumo, prevista no contrato em vigor. Os serviços terceirizados de vigilância consumiram R\$ 215,0 milhões, superando em 2,4% o realizado em 2017. No item outros estão incluídos os valores de amortização/depreciação, os quais são de natureza não financeira.

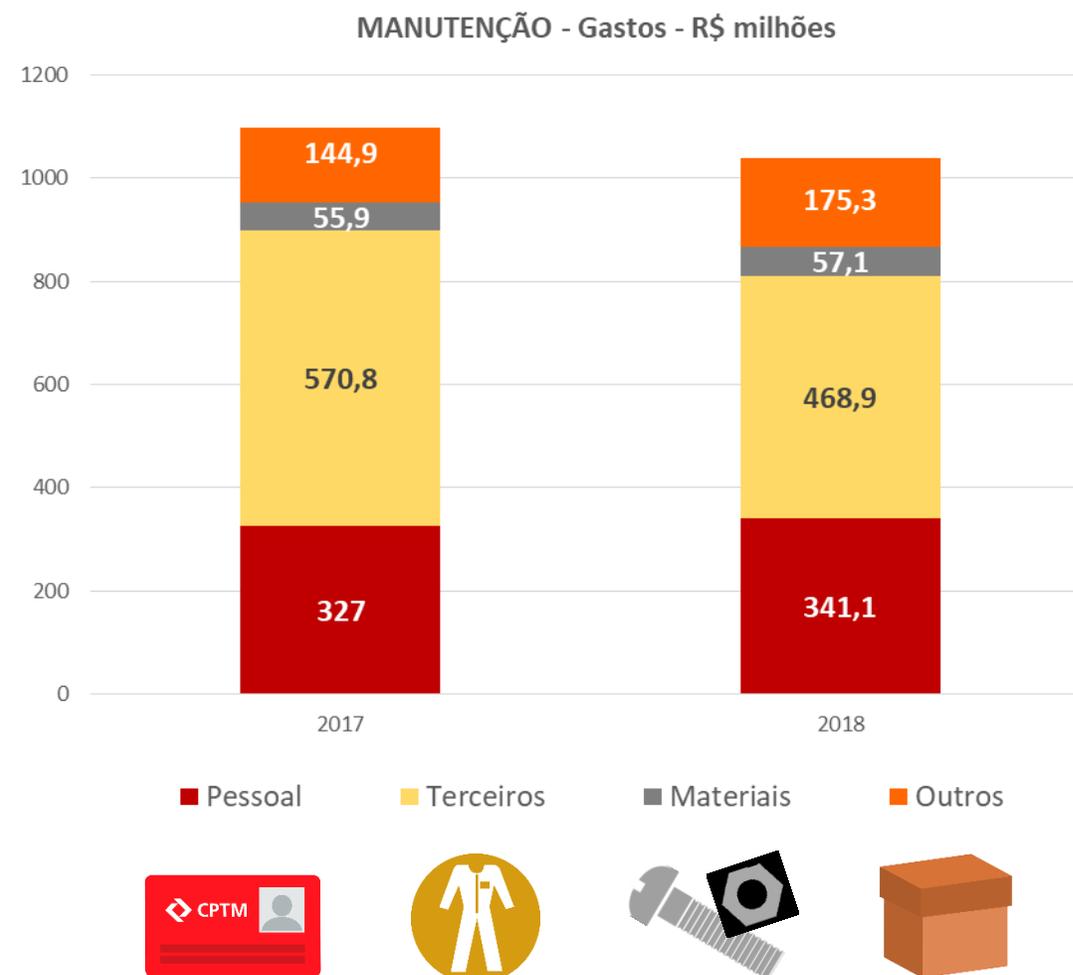
A área de manutenção, por seu turno, também, teve uma grande concentração de gastos em dois itens, pessoal e serviços de terceiros, estes vinculados a intervenções realizadas em trens, vias e outras manutenções, que consumiram recursos da ordem de R\$ 810,0 milhões.

Some-se a estes a compra de materiais, cujos gastos atingiram R\$ 57,1 milhões e os demais gastos que somaram R\$ 175,3 milhões, nos quais está incluída a rubrica “outros” onde são lançados os valores relativos à amortização/depreciação, de natureza não financeira.

A agilidade e qualidade do suprimento de materiais às diversas áreas da CPTM constituiu-se numa preocupação dos responsáveis por essa atividade e os resultados obtidos foram bastante significativos.

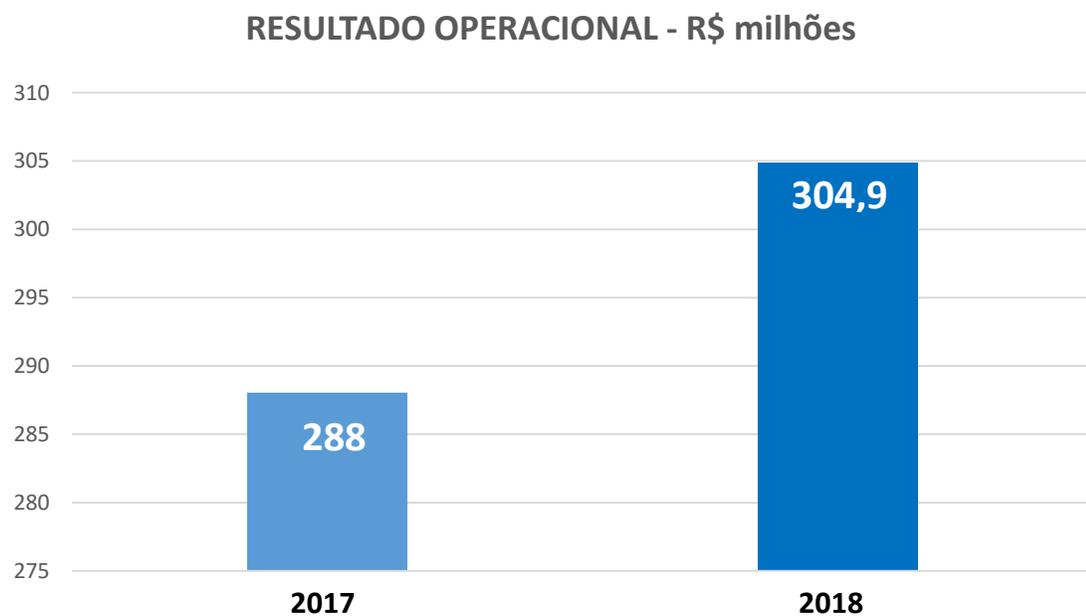
Foram atendidas mais de 14 mil requisições que resultaram numa avaliação 99,6% de ótimo e bom, por parte dos usuários.

Os recursos destinados à manutenção, no entanto, estiveram abaixo daqueles estimados como ideais para atender a todas as necessidades previstas nos planos da Companhia. Nessas condições, foi necessária uma eficaz gestão e planejamento da execução das prioridades para que fosse cumprida a programação de atividades, objetivando melhorar a segurança e a qualidade do sistema.



## Resultado operacional

A CPTM encerrou o exercício de 2018 com um resultado operacional da ordem de R\$ 304,9 milhões, superando em 5,9% àquele obtido em 2017, ano em que o valor apurado atingiu a cifra de R\$ 288 milhões.





## Energia

A energia elétrica é um dos principais insumos para a produção das viagens e seu custo é representativo nos gastos da Companhia. No ano foram pagos R\$ 176,4 milhões com energia de tração para alimentação dos trens e média tensão para as estações e oficinas de manutenção.

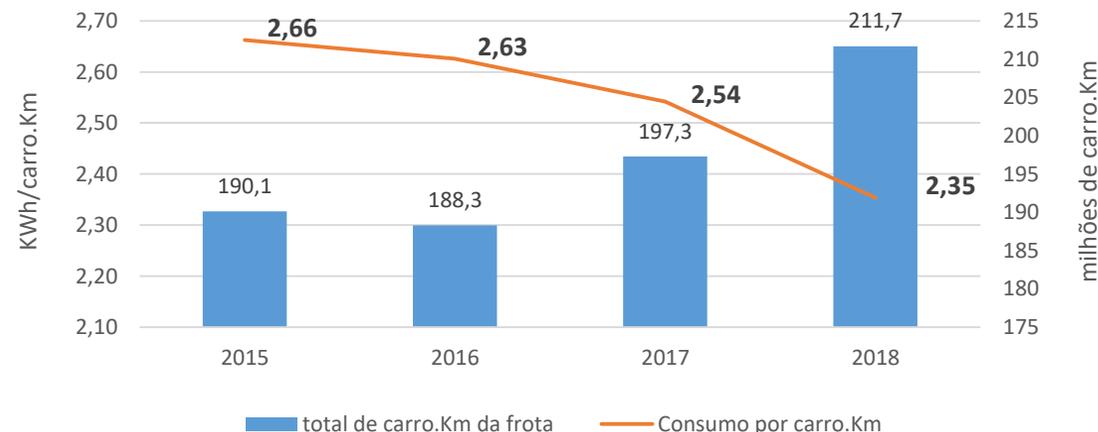
As ações para gestão da energia elétrica dependem de qualificação de pessoal para operar no Mercado Livre de Energia, mais econômico comparado ao Mercado Cativo. Duas principais ações foram desenvolvidas para maior economia financeira no uso dessa energia.

A primeira está relacionada à gestão dos contratos de fornecimento de energia elétrica. O acompanhamento do consumo de energia nos pontos de entrada permite verificar se a demanda que foi contratada está adequada ao perfil de consumo. Desse modo, procura-se evitar as ultrapassagens de demandas que redundam em multas e também o lado oposto, ou seja, pagamentos de demandas contratadas acima da necessidade de consumo. A ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica disciplina esse mercado e estabelece a regulamentação que deve ser seguida pelas partes contratantes. A mudança do valor da demanda contratada, para cima e para baixo, requer longos prazos que vão de 90 a 120 dias. Além disso, uma nova mudança só pode ser feita após 12 meses da última solicitação.

Essa ação de gestão iniciou-se em 2015 e a economia obtida até 2018 pode ser avaliada em cerca de R\$ 6,0 milhões, com valores atualizados.

A segunda ação refere-se à eficiência energética dos novos trens adquiridos. A concepção tecnológica desses trens possibilita maior economia de energia em relação aos trens antigos, pois são controlados por sistemas eletrônicos mais eficientes e há possibilidade de regeneração de energia elétrica durante as frenagens. As medições realizadas desde 2015 até 2018 possibilitam constatar uma redução de 12% no consumo de energia de tração por quilômetro rodado pelos carros. Esse desempenho pode ser influenciado por outros aspectos, como perfil de condução dos maquinistas e velocidade média dos trens. No mesmo período observou-se crescimento de 4% no número de passageiros transportados e de 11% na quilometragem dos carros, demonstrando maior eficiência energética do sistema.

Consumo de energia elétrica de tração por quilômetros rodados pelos carros

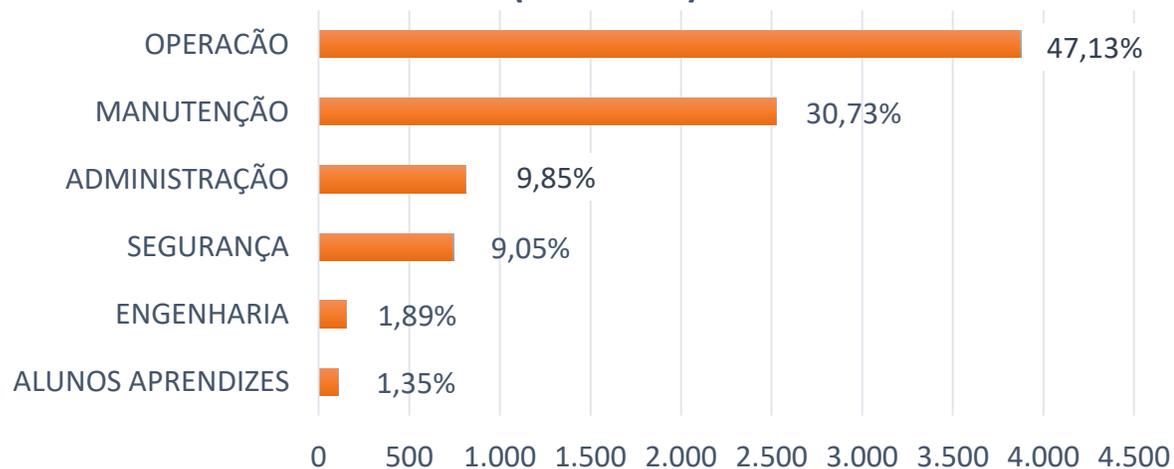


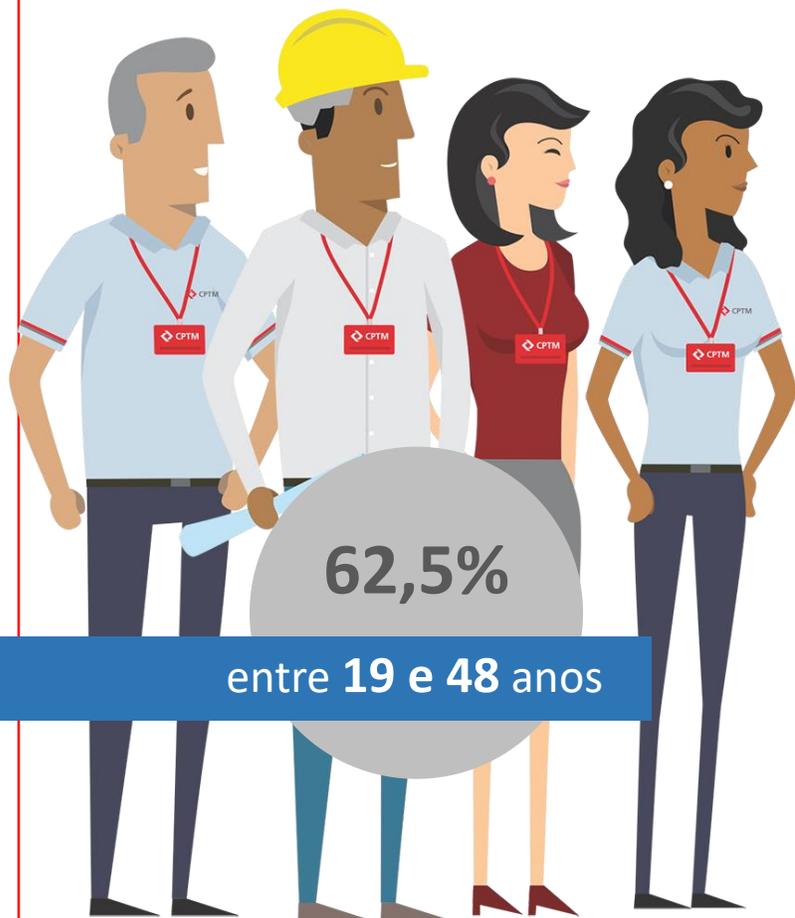
# CAPITAL HUMANO

Na CPTM o capital humano configura-se como um grande referencial de sucesso e é determinante para o futuro da empresa. Com o gerenciamento adequado deste requisito através de ações de suprimento, acompanhamento de desempenho e reconhecimento de valores dos profissionais de excelência, a CPTM terá sucesso com suas metas e objetivos e, conseqüentemente, alcançará os resultados esperados.

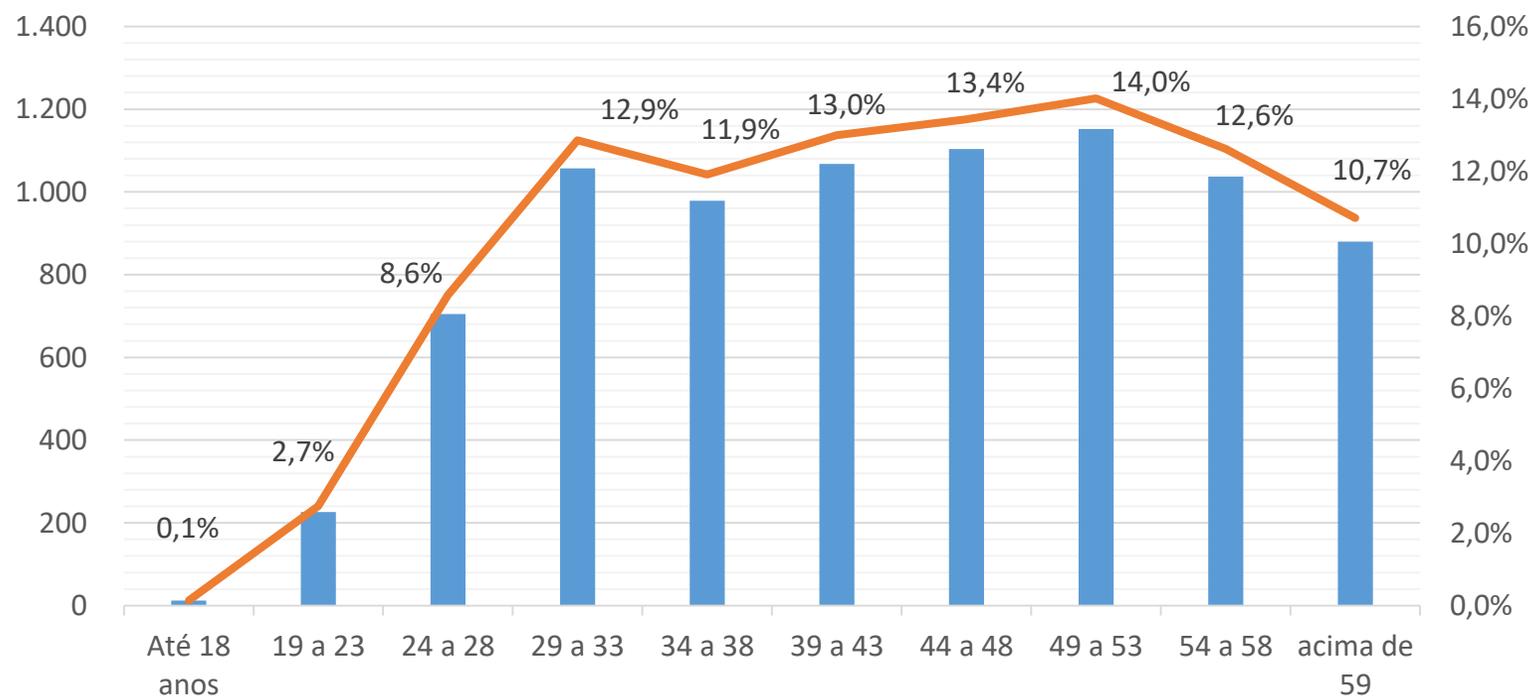
A CPTM encerrou o ano de 2018 com 8.220 profissionais no seu quadro efetivo de pessoal, distribuídos da seguinte forma:

## DISTRIBUIÇÃO DO QUADRO DE FUNCIONÁRIOS (DEZ 2018)



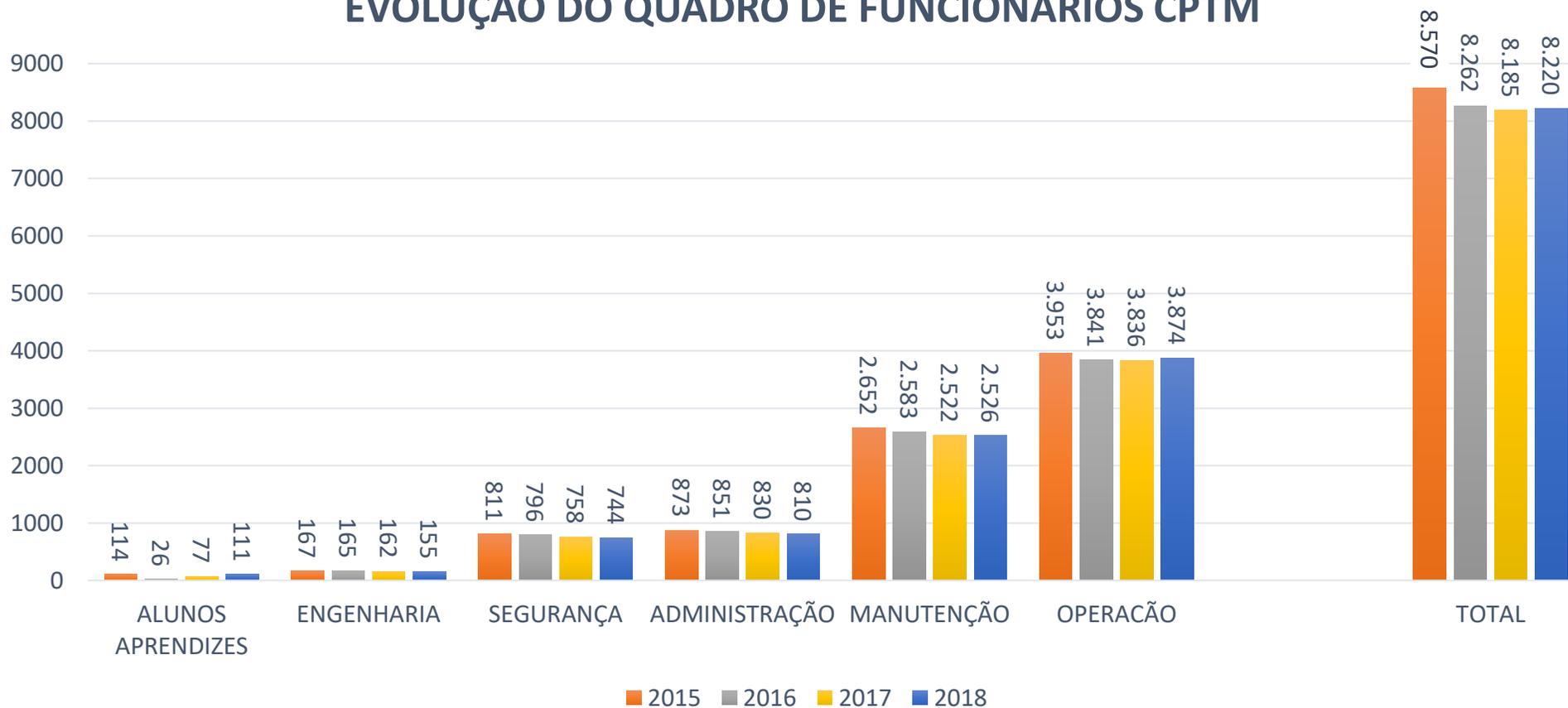


## QUADRO EFETIVO DE FUNCIONÁRIOS DISTRIBUIÇÃO POR IDADE

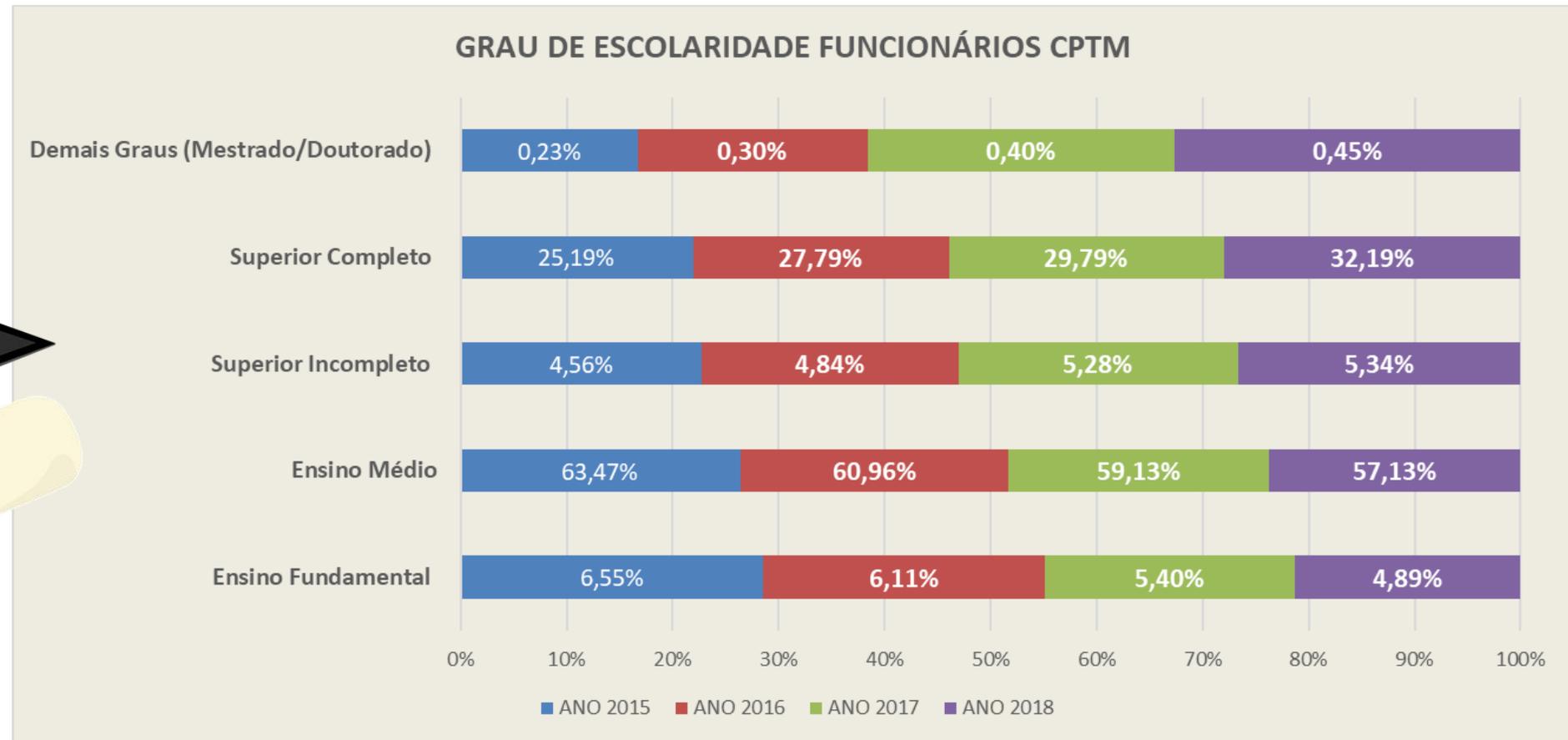




## EVOLUÇÃO DO QUADRO DE FUNCIONÁRIOS CPTM



Obs.: Quantitativo relativo a dezembro de cada ano.



Obs.: Quantitativo relativo a dezembro de cada ano.

## Resultados de capacitação e treinamentos

O Portal do Conhecimento da CPTM, de ensino EAD online, foi o nosso grande diferencial na capacitação e treinamento dos nossos funcionários em tempos de dificuldade de recursos financeiros.

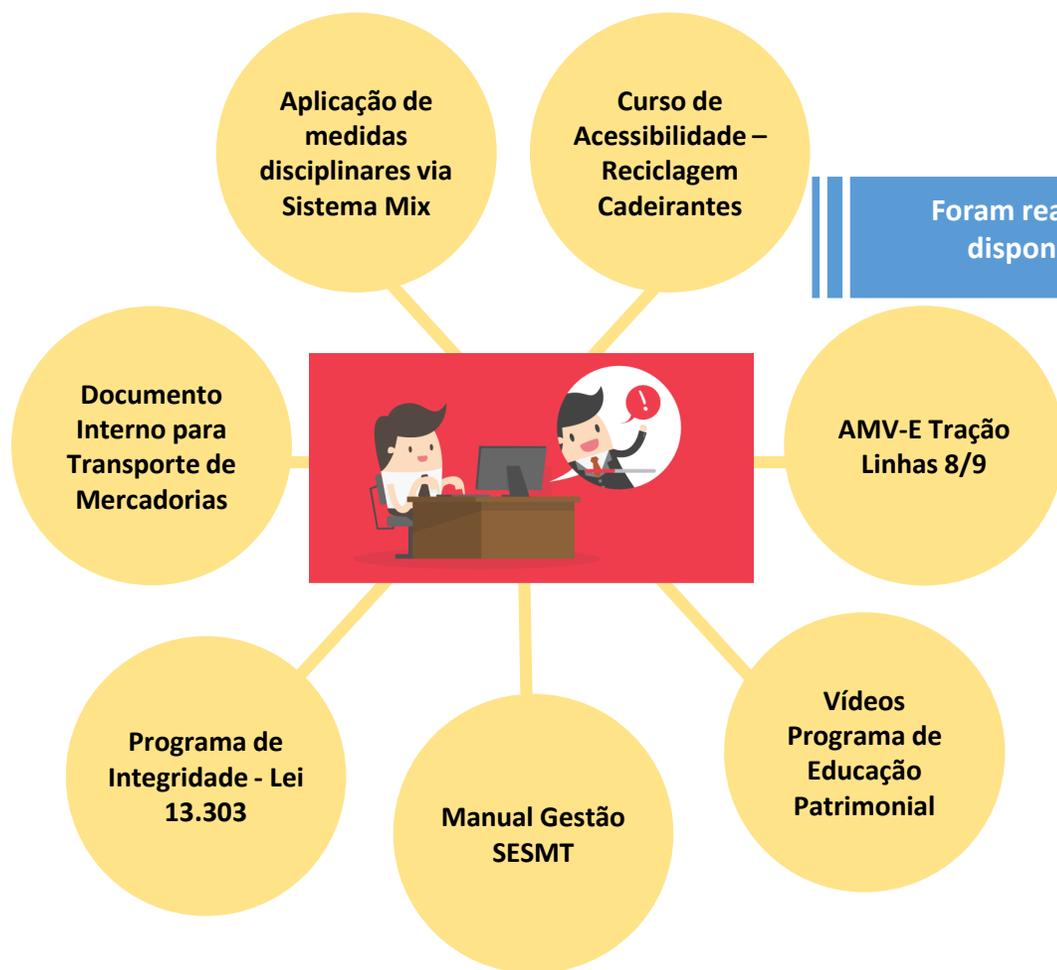
Destaca-se em 2018 a total remodelação do Portal do Conhecimento da CPTM, em parcerias com as áreas da Companhia, para fazer frente aos desafios e a dinâmica empresarial, obtendo como resultado mais agilidade no desenvolvimento do nosso corpo técnico profissional, possibilitando a otimização dos recursos, redução de custos, muita agilidade e flexibilidade de tempo no processo de aprendizagem, pontos tão importante nos novos tempos.

Em 2018 houve um crescimento de 8,14% nas participações em T&D permitindo a ampliação da qualificação e aperfeiçoamento dos seus recursos humanos.

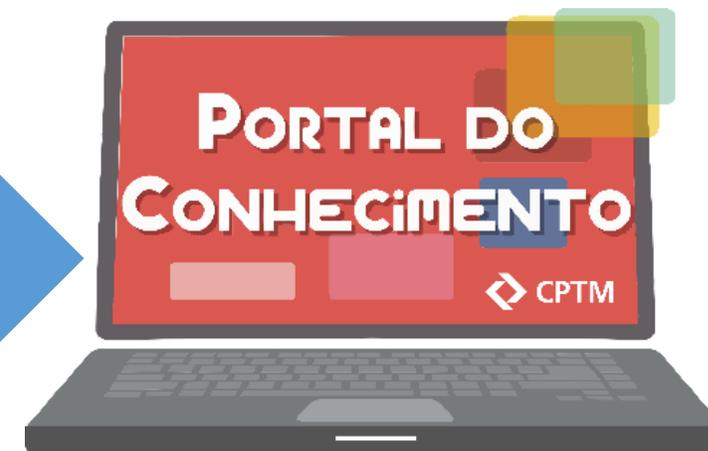
EVOLUÇÃO DAS PARTICIPAÇÕES EM T&D



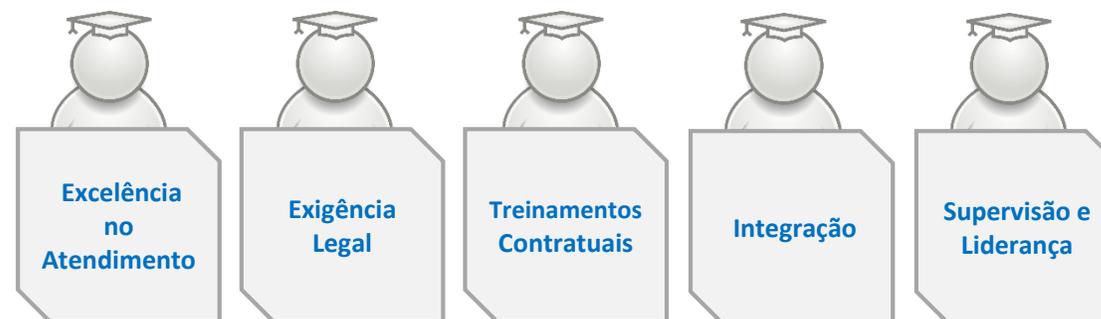
Exemplos de cursos formatados e/ou remodelados no Portal do Conhecimento em 2018:



Foram realizados 166.349 acessos nos cursos disponíveis no Portal do Conhecimento



### Outros Programas de Capacitação Específicos:



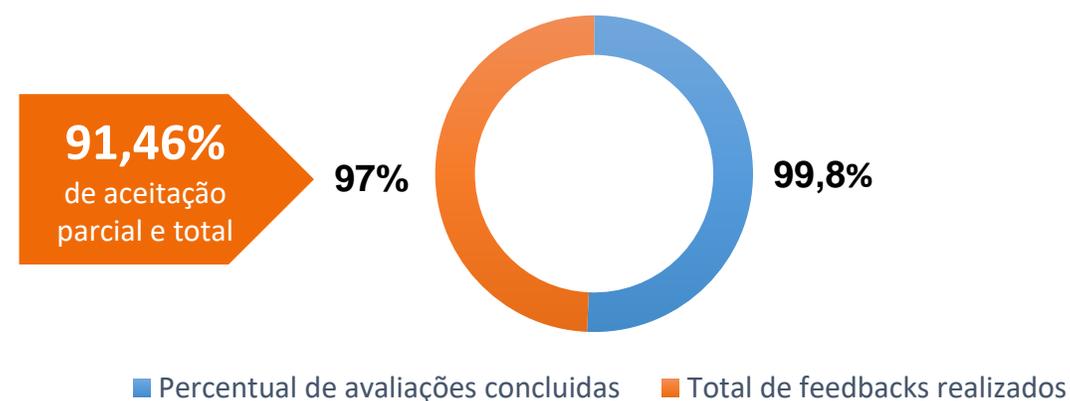
## Gestão de desempenho

Em 2018 ocorreu a 5ª rodada do Programa de Gestão de Desempenho com um grande índice de adesão. Concluímos com sucesso 7.461 avaliações (99,8% das avaliações geradas).

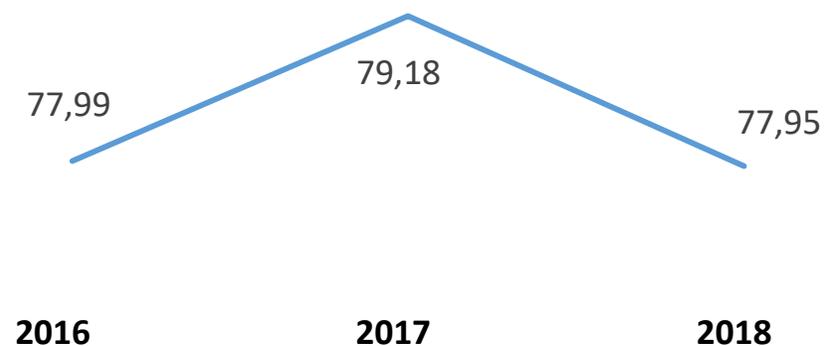
O processo vem evoluindo a cada ano e nessa 5ª rodada foram implantadas alterações que trouxeram benefícios ao processo de calibração do instrumento. Diminuímos os steps avaliativos proporcionando ajuste do processo de avaliação e notas, o que resultou em maior maturidade do processo demonstrado no grau de aceitação do feedback em 2018.



## PDG Status de 2018



## Comparativos de médias finais da CPTM



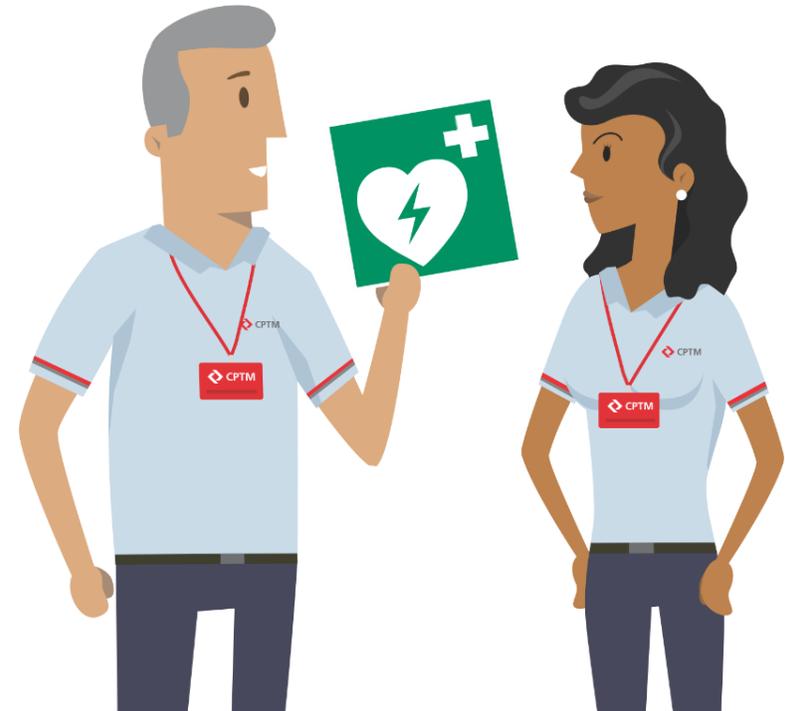
## Saúde integral e segurança do trabalho

A CPTM possui sua Política de Saúde e Segurança do Trabalho consolidada desde 2006, com o objetivo principal de manter o bem-estar físico, mental e social do funcionário, integrando-o ao seu meio de trabalho, visando:

- Promover hábitos e atitudes que contribuam para a saúde integral do funcionário;
- Identificar agentes nocivos à saúde do funcionário e desenvolver alternativas para a sua eliminação ou minimização.
- Reduzir acidentes do trabalho e riscos identificados;
- Implementar Controle nos Processos;
- Prevenir Riscos;
- Implementar uma Cultura de Segurança.

## Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO

O Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, é o grande exemplo para a CPTM. Até dezembro/2018 foram 7424 exames ocupacionais realizados que representam 99,96% dos funcionários contemplados no PCMSO da companhia.



## Programas de saúde integral CPTM



Semana da Saúde Integral



Alimentação Saudável



Prevenção e Promoção à Saúde In Company



PAAD - Programa de Prevenção do Uso e Abuso de Álcool e Outras Drogas



Combate ao Tabagismo



Campanhas de Vacinação

## Qualidade de Vida



Administre seu dinheiro de forma consciente



Feira da Educação



Interno de Futebol da CPTM



Programa Família Empresa



Kits Ceia de Natal



Programa Premium CPTM



Programa Pré-Aposentadoria

## Programas de conscientização, sensibilização e prevenção de acidentes e incidentes de trabalho

Promover um ambiente de trabalho com qualidade é peça fundamental para desenvolver uma cultura de segurança na organização. Envolver os funcionários no processo de implementação das técnicas e programas de segurança do trabalho é muito importante para que as estratégias sejam cumpridas e os objetivos sejam alcançados.

Excesso de confiança, negligência, imprudência e imperícia estão entre as maiores causas mundiais de acidentes. É por isso que a CPTM promove a segurança do trabalho continuamente entre os funcionários, divulgando informações, fiscalizando o cumprimento das normas e oferecendo treinamentos são algumas formas que encontramos para fazer isso.

Também investimos na cultura de segurança do trabalho sendo que em 2018 foram realizados 11.468 Diálogos Semanal de Segurança - DSS aplicados pelos Gestores da Companhia (com 139.283 participações dos funcionários focando a busca de “Acidentes Zero”).

Outras ações voltadas a Segurança no Trabalho desenvolvidas em 2018:

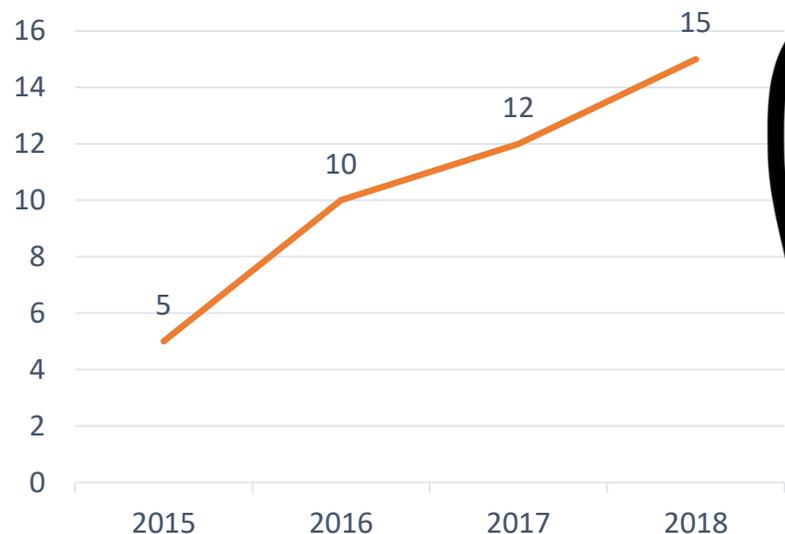
### SIPAT - Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho

Com aproximadamente a participação de 1.200 funcionários presencialmente focando o tema “Relação entre Qualidade de Vida no Trabalho, Segurança e Saúde Ocupacional”.

Com o principal objetivo de promover o bem-estar e a saúde entre os funcionários e colaboradores a CPTM também disponibilizou via intranet, jogos e vídeos sobre o tema, somando um total de 6.800 participações.



## EVOLUÇÃO DA QUANTIDADE DOS SIMULADOS DE INCÊNDIO NAS ESTAÇÕES



Simulados realizados em todas as linhas. Destaque especial em 2018 o Simulado de Acidente Ferroviário, com o apoio do Corpo de Bombeiros

### Gestão das causas dos acidentes do trabalho

Implantado em 2018 novo Método de Análise de Acidentes e Incidentes do Trabalho, baseado na Gestão de Processos da Qualidade / Gestão de Pessoas e de Riscos (6M's), resultando na melhoria na avaliação e na tomada de decisões.



Combinando os esforços para garantir a saúde e segurança no trabalho a CPTM também investiu em campanhas visando a conscientização com destaque à campanha de prevenção para os amantes de motos, denominada "Duas Rodas", obtendo em 2018 uma queda de 38% nas ocorrências de acidentes de trajeto com motos.

**BOLETIM DUAS RODAS**  
#04 - NOVEMBRO/2018

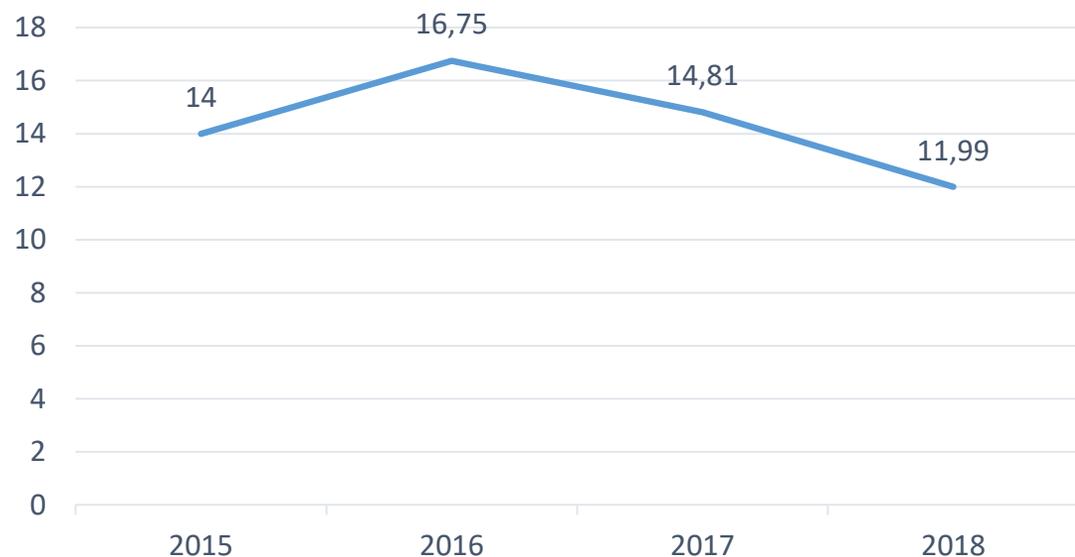
**VÍDEOS**

- Segurança**  
Dicas para evitar roubos
- Cuidados com pista molhada**  
Conduzindo sua moto na chuva
- Curiosidade**  
Customização de motos

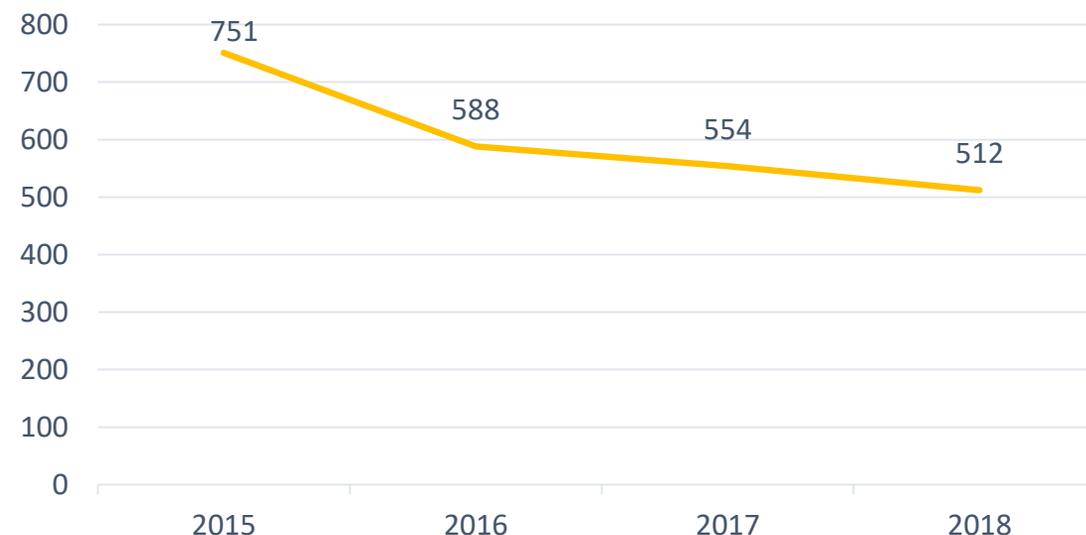
## Indicadores de segurança

O conjunto de intervenções, ações de gestão e conscientização, associadas ao propósito de “Acidente Zero”, fez com que a CPTM obtivesse resultados positivos em suas Taxas de Frequência e Gravidade em 2018.

### EVOLUÇÃO TAXA DE FREQUÊNCIA DOS ACIDENTES DO TRABALHO



### EVOLUÇÃO DA TAXA DE GRAVIDADE DOS ACIDENTES DE TRABALHO

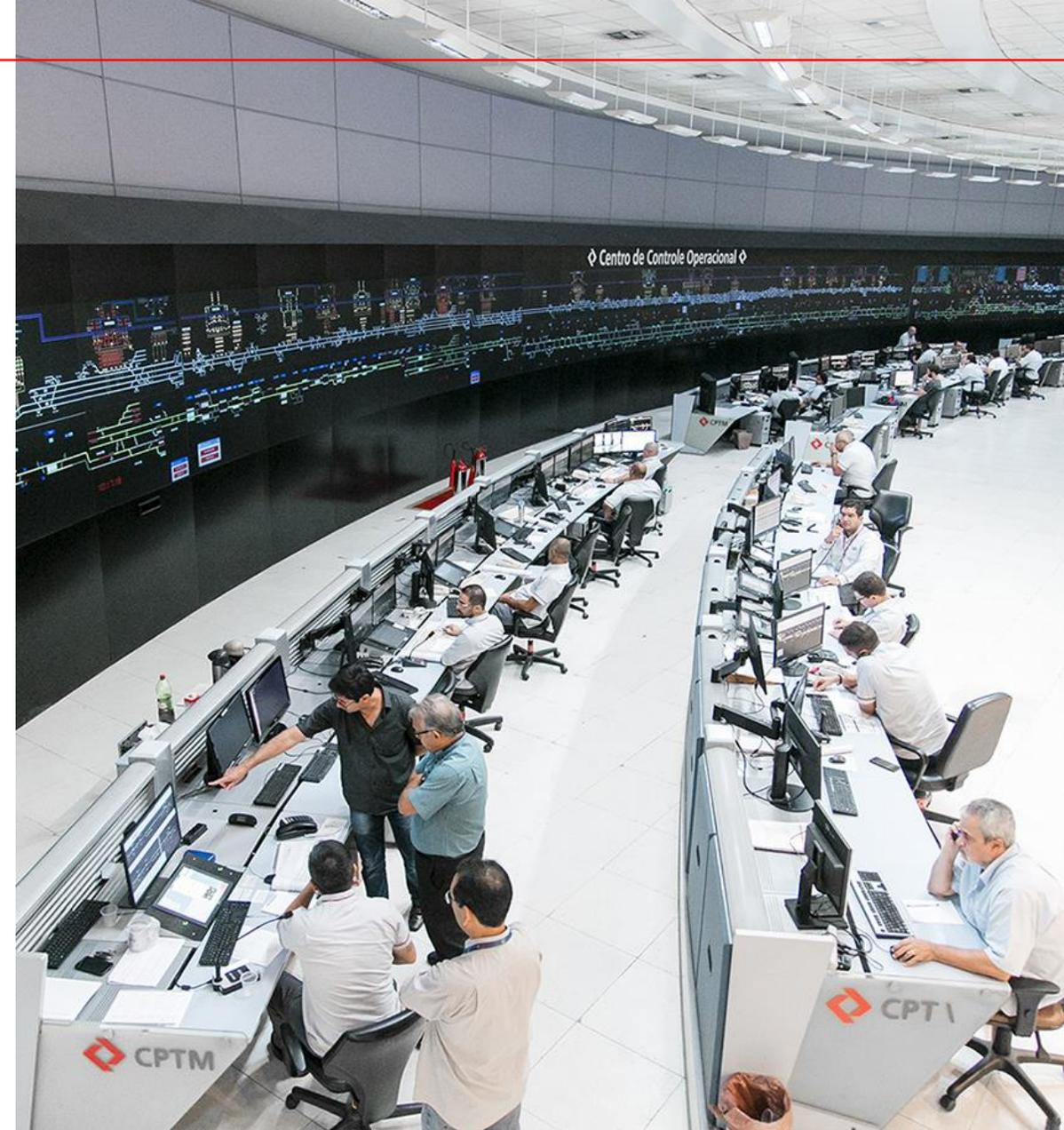
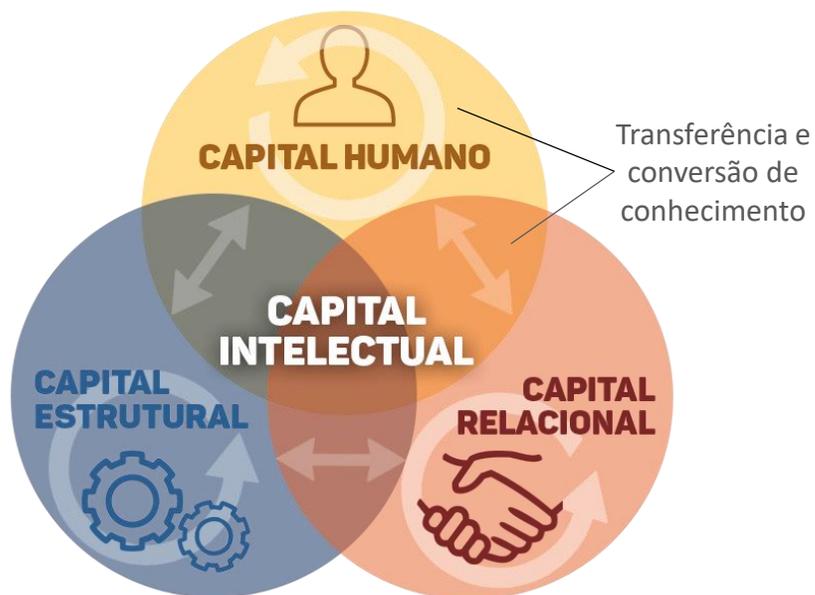


Com relação aos últimos quatro anos, houve uma **redução de 14,3%** na média anual da Taxa de Frequência e **31,8%** na Taxa anual de Gravidade dos Acidentes de Trabalho.

# CAPITAL INTELECTUAL

Cuidar com atenção do Capital intelectual da CPTM é relevante para a boa prestação dos nossos serviços. O Capital Intelectual é o conjunto de conhecimentos e informações, ou seja, a soma do capital humano e o capital estrutural que pode ser definido como sendo a inteligência, a habilidade e os conhecimentos humanos.

O Capital Intelectual é invisível e intangível, porém representa diferencial importante para a CPTM para o alcance de sua Missão.

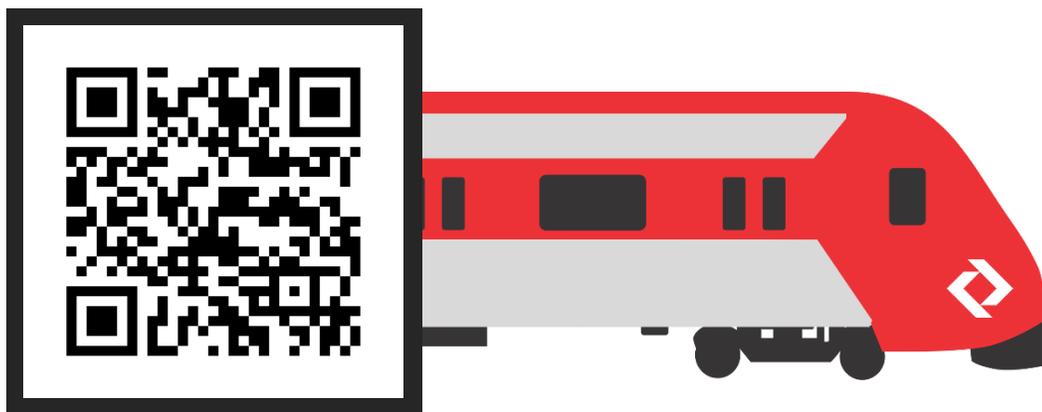


A CPTM investe na promoção de ações que visam o desenvolvimento humano e profissional, voltado à área técnica, comportamental e organizacional.



## Tecnologia QR Code

Estudo de viabilidade que poderá representar a diminuição de custos e resultará em melhorias no controle e gestão das receitas operacionais proporcionando agilidade aos processos de comercialização e validação do direito de viagem, resultados que beneficiam os passageiros.



## Software para análises estatísticas de cenários - SPSS

Inovando na utilização de ferramenta para a aplicação nas atividades inerentes à área de planejamento de transportes, em 2018 a CPTM tem utilizado o software para análises estatísticas da IBM denominado SPSS. Isso permitiu o aprimoramento das previsões de passageiros transportados, pagantes e gratuidades, utilizados como insumo para estabelecer indicadores e metas para Companhia e prever a receita operacional, através das projeções de passageiros pagantes.



## Tecnologia da informação

A CPTM administra sistemas informatizados para uma melhor gerenciamento da empresa, estabelecendo critérios e procedimentos relativos a segurança da tecnologia da informação no ambiente da CPTM.

### Ambiente Tecnológico



#### Plataforma Tecnológica

**Servidores:** Windows Server 2012

**Banco de Dados:** Oracle 12C

**Desktops:** Windows 7/10

Office 365



#### Estações de Trabalho

**3.600** computadores pessoais

**900** thin clients



#### Usuários de TI

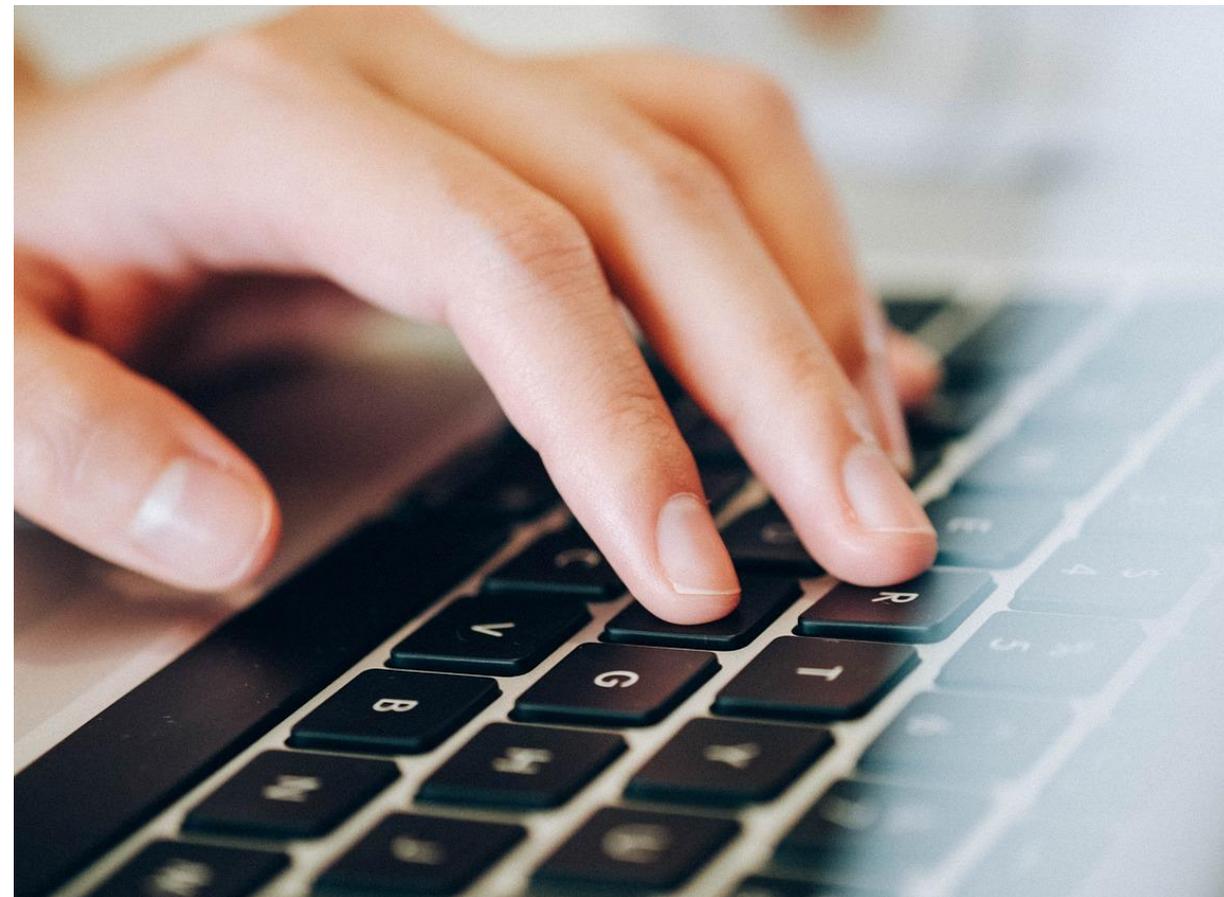
**10.000**



#### Sistemas Suportados

**113** desenvolvimento interno

**52** aquisições externas



## Sistema Integrado de Gestão

O ERP - Enterprise Resource Planning é um conceito de sistema que proporciona integração das informações da empresa, através dos módulos que o compõe.

Em 2018 iniciou-se a migração para uma nova versão do produto, denominado ALVO, que favorecerá a gestão empresarial, utilizando recursos tecnológicos modernos com conceitos de prática de mercado. Conclusão prevista para o segundo semestre de 2019.



Refinamento da utilização do Business Intelligence – BI, com a utilização de ferramenta de ETL – Extract Transform Load (Extrair Transformar Carregar), permitindo que as áreas possam extrair dados de forma a proporcionar agilidade na gestão através de análises e simulações com os dados extraídos.

## Segurança da Informação

A Tecnologia da Informação da CPTM, com relação a segurança da informação, realiza periodicamente simulações de ataques externos e internos, de forma a mitigar vulnerabilidades em acesso não autorizado as informações corporativas. Tem como base a família ISO 27000, possuindo quatro atributos básicos: confidencialidade, integridade, disponibilidade e autenticidade.



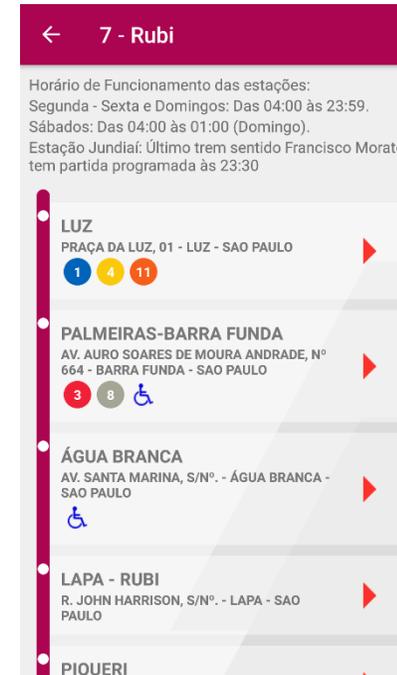
A CPTM possui Datacenter onde estão instalados os servidores corporativos, as aplicações e banco de dados que atendem as áreas Administrativas e de Gestão Operacional, edificado com as seguintes certificações: NBR 15.247:2004, NBR 5410, NBR 6880, NBR 9441, NBR 14565 e ANSI/EIA/TIA TR-42.7.1.

O Datacenter proporciona segurança e alta disponibilidades a todas as informações corporativas armazenadas, garantindo acesso as informações corporativas a Diretoria Executiva, bem como as informações disponibilizadas aos nossos passageiros sobre a situação do sistema de transportes na RMSP em nosso sitio.

## Apoio tecnológico à gestão empresarial

Disponibilizando diversos aplicativos facilitadores à gestão operacional, como alguns em plataformas móveis para serem utilizados de forma eficiente, facilitando a gestão e tomada de decisão, como exemplo o painel sinótico de circulação dos trens.

Para os passageiros do sistema de transporte da RMSP, o aplicativo “CPTM Oficial”, o qual propicia um canal rápido de informações que auxiliam os mesmos no planejamento de sua viagem, bem também conhecer melhor a CPTM e seus serviços.



# CAPITAL SOCIAL E NATURAL

## As Obras de Modernização e Expansão e o Meio Ambiente

A EVOLUÇÃO DAS VARIÁVEIS AMBIENTAIS ACOMPANHOU OS DESAFIOS DO SETOR DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO E CONTRIBUIU PARA FORTALECER A IMAGEM DA CPTM COMO EMPRESA QUE ATUA DE FORMA RESPONSÁVEL

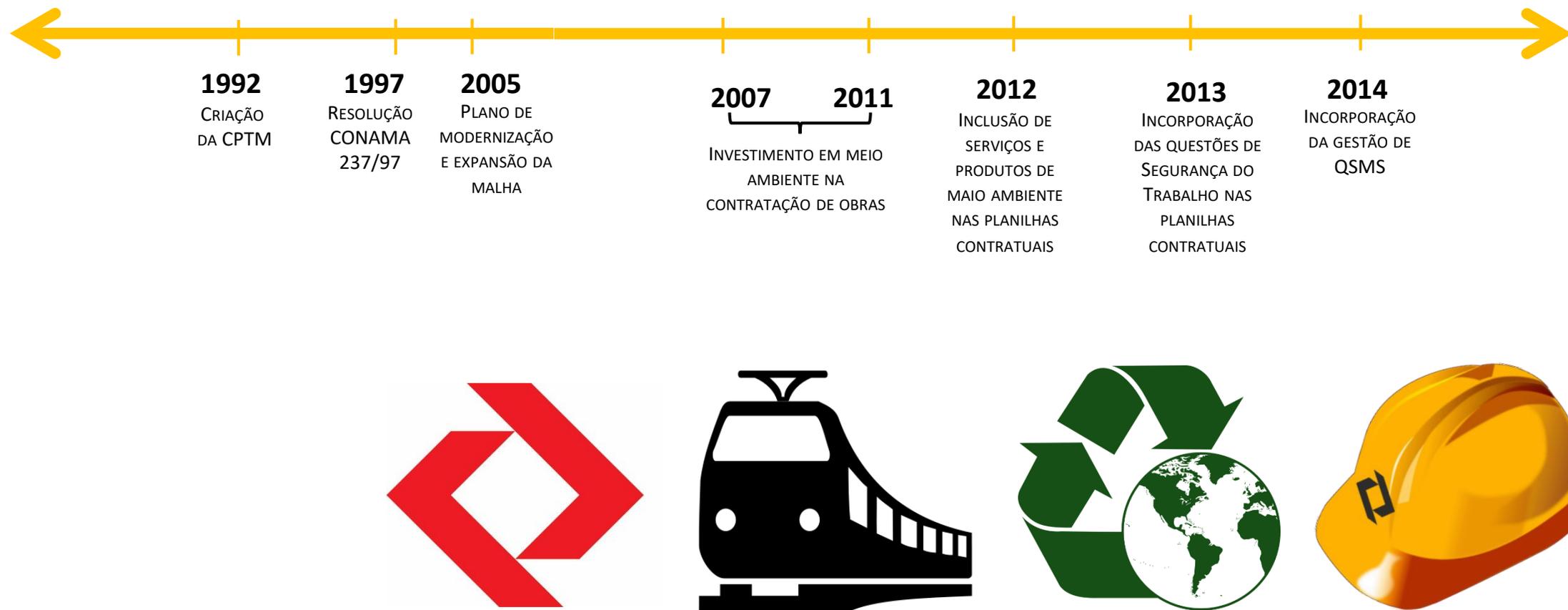
Para garantir a qualidade necessária às obras de modernização e expansão da malha ferroviária, a CPTM internalizou as variáveis ambientais previstas nas leis e normativas dos órgãos fiscalizadores. Uma atuação com mais de uma década na área ambiental possibilitou à Companhia elevar a qualidade dos seus serviços, com o aprimoramento das ferramentas de gestão e controle.

Em 2018, a qualidade do trabalho se atestou na conclusão das obras de expansão da Linha 13-Jade e de modernização das estações Quitaúna; Jardim Belval e Jardim Silveira na Linha 8-Diamante.

As obras de conexão com o Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro (Guarulhos) foram constantemente acompanhadas pelos órgãos fiscalizadores e consolidou um complexo processo de licenciamento ambiental.



## Marco das principais ações vinculadas ao meio ambiente e segurança do trabalho na CPTM



GESTÃO  
DE

117

PROCESSOS AMBIENTAIS

7

INSPEÇÕES AMBIENTAIS

2

LICENÇAS DE OPERAÇÃO EMITIDAS EM 2018

0

NENHUMA INFRAÇÃO

O desafio de gerir mais de 100 processos ambientais com diversos stakeholders e garantir o cumprimento do principal órgão fiscalizador, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb, só foi possível com uma atuação efetiva da fiscalização de obras em campo, durante a construção de todo o empreendimento. Foram realizadas mais de 3.200 vistorias de meio ambiente e segurança do trabalho. Em março de 2018 foi emitida a licença de operação do trecho Engenheiro Goulart – Aeroporto na Linha 13-Jade.

No mesmo mês foi emitida a licença de operação das estações Quitaúna e Jardim Silveira na Linha 8-Diamante. Estas obras contaram com mais de 270 vistorias em campo.

## Sustentabilidade – Reutilização de solo

Com o objetivo de poupar o consumo de recursos ambientais e financeiros do poder público e reduzir impactos socioambientais causados pela extração e destinação de solo, foi planejado e implantado um programa de reutilização de solo para as obras de readequação das estações Quitaúna, Jardim Belval e Jardim Silveira da Linha 8-Diamante.

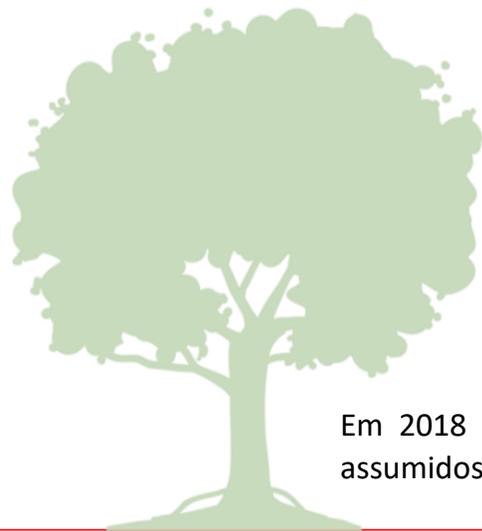
O solo gerado pela escavação e nivelamento de terrenos foi armazenado temporariamente no próprio local e/ou em área de depósito temporário (bota-espera), de modo a garantir o reaproveitamento do material. Devido à disponibilidade de espaço, por questões operacionais e de logística, foi definida uma área central para o bota-espera, localizada na estação Jardim Silveira. Assim, quando não era possível o armazenamento do solo e a reutilização no próprio local de geração, o solo era transportado para o bota-espera central e, posteriormente, reutilizado onde fosse necessário para atividades de nivelamento e reaterro.



**De um total de 11.521,77 m<sup>3</sup> de solo movimentado, 69% foram reutilizados na própria obra.**

## Implantação da ETE de Quitaúna

Para as obras da estação Quitaúna da Linha 8-Diamante, em virtude da sua localização inviabilizar a interligação e o direcionamento do sistema de esgoto da estação para a Estação de Tratamento de Esgotos – ETE da concessionária local (Sabesp), foram desenvolvidos estudos para avaliação de alternativas mais eficazes e que representassem impactos menos significativos tanto para o meio ambiente quanto aos passageiros e aos colaboradores da estação. A implantação de um modelo de ETE compacta, além de promover o atendimento aos parâmetros da legislação ambiental, também representa uma tecnologia mais sustentável, de modo a contribuir com a otimização do processo operacional

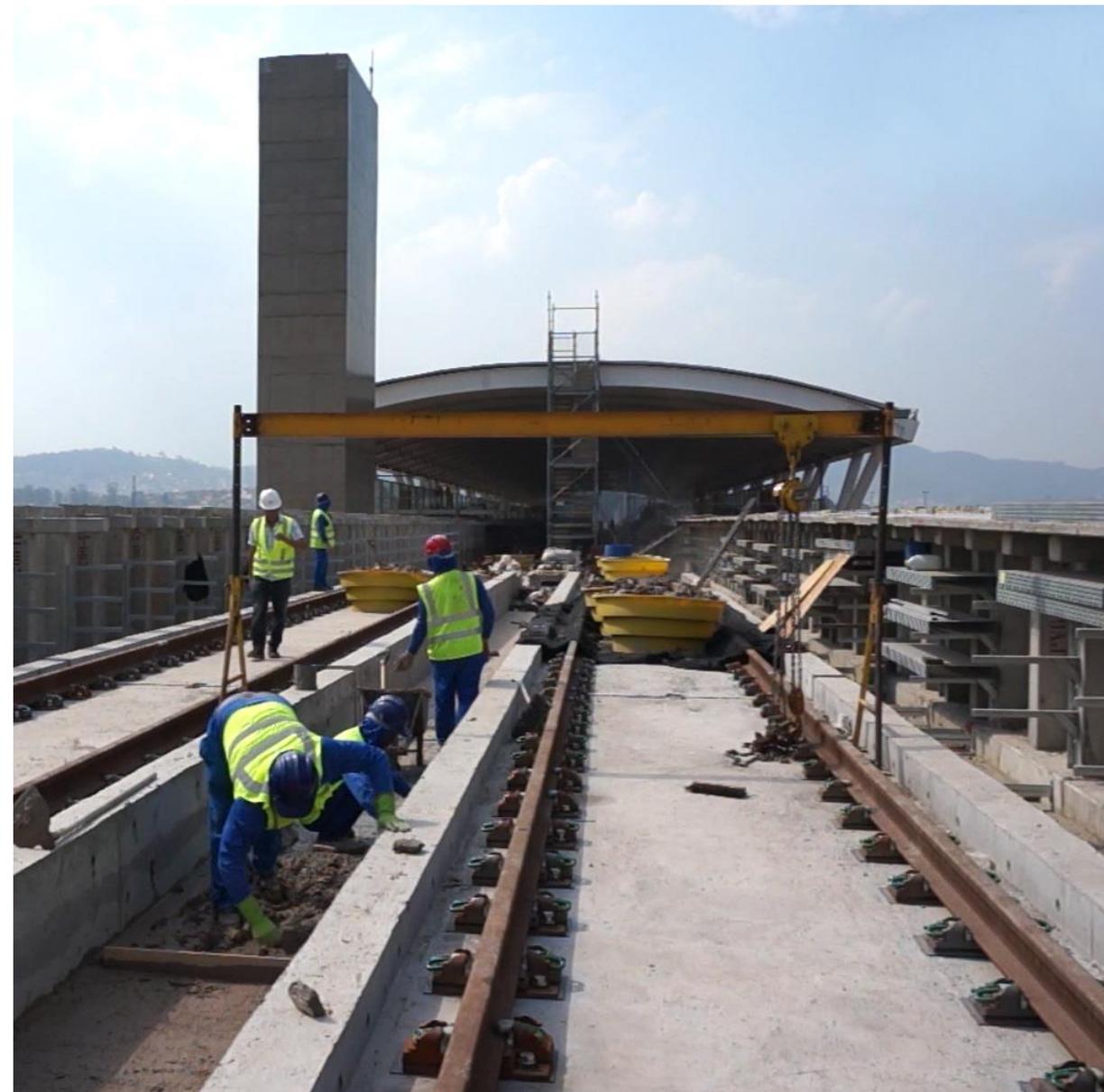


Em 2018 foram plantadas **6.669 mudas** de árvores nativas em atendimento aos Termos de Compromisso Ambiental - TCA assumidos pela Companhia. Também foram concluídos 3 TCAs em virtude das obras na Linha 7-Rubi e Linha 13-Jade.

## Obras de modernização e expansão e a segurança do trabalho

As atividades relacionadas à saúde e segurança do trabalho nas obras da CPTM tiveram início com a modernização e expansão da malha ferroviária. Em 2013, o tema ganhou maior destaque e se consolidou na Companhia através da atuação de 4 agentes, que desempenham atividades distintas e complementares na gestão da segurança e saúde do trabalho.

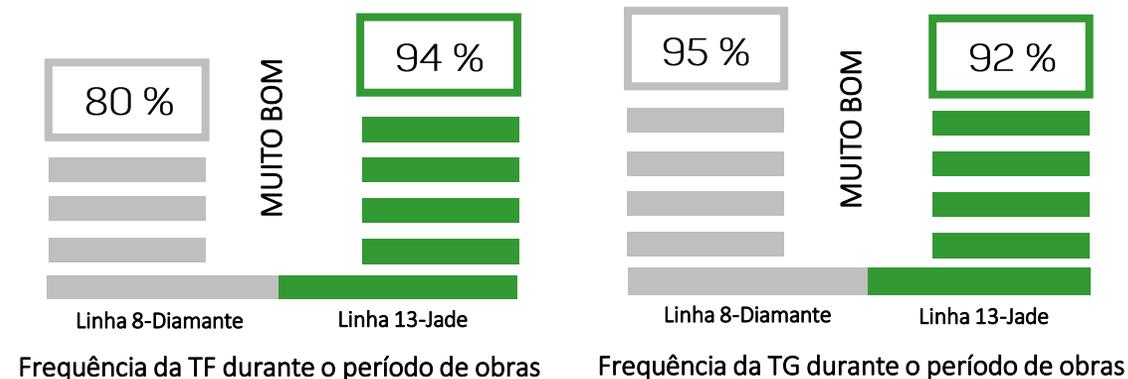
- ✓ CPTM: responsável pela definição de diretrizes, fornecimento de orientações às equipes terceirizadas e realização de interações institucionais, com órgãos do governo e outras instituições;
- ✓ CONTRATADAS (CONSTRUTORAS): responsáveis pela implementação e execução de procedimentos de saúde e segurança do trabalho no campo, conforme determina a legislação vigente;
- ✓ SUPERVISORAS: responsáveis pela fiscalização das atividades em campo executadas pelas contratadas, gerando informações e dados, garantindo o cumprimento da legislação vigente;
- ✓ GERENCIADORA: responsável pela consolidação, quantificação e qualificação dos dados fornecidos pelas contratadas e supervisoras.



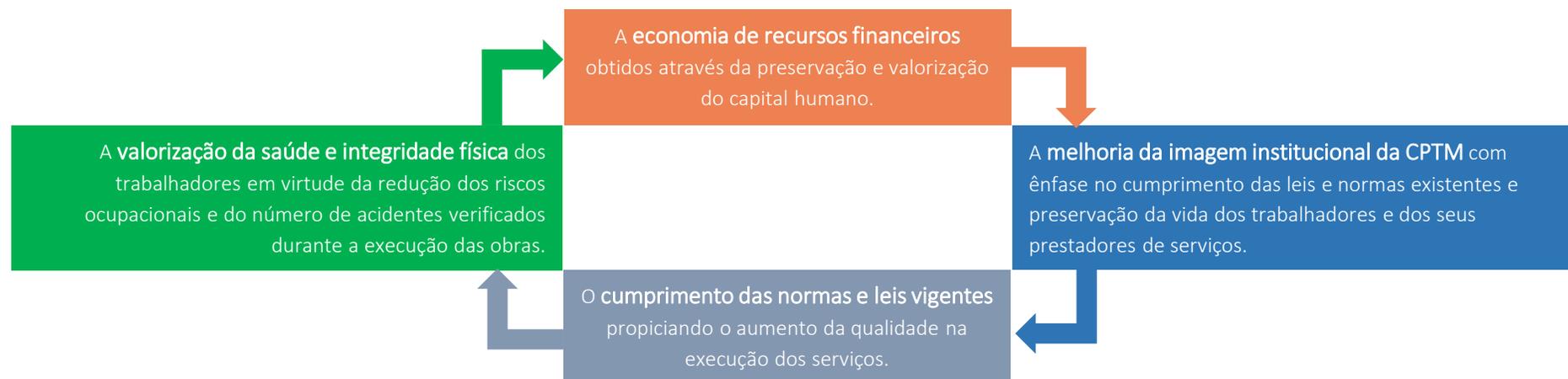
## Obras de modernização e expansão e sua segurança no trabalho

Parte dos resultados dos trabalhos realizados na CPTM, em 2018, foram observados nas obras da Linha 13-Jade e da modernização das estações Quitaúna, Jardim Belval e Jardim Silveira da Linha 8-Diamante.

Na gestão dessas obras, foram utilizados dois índices para avaliar a gestão de SST: Taxa de Frequência (TF) que determina a frequência de acidentes por horas trabalhadas e a Taxa de Gravidade (TG) que determina a gravidade do acidente com base no número de dias de trabalho perdidos. As obras com TF inferior a 20 e TG inferior a 500 são classificadas como “MUITO BOA”.



Os resultados da gestão de segurança e saúde do trabalho nas obras da Companhia corroboram com a mudança da cultura dentro da CPTM com destaque:



## Obras e o relacionamento com a comunidade

Em dezembro de 2018 a Companhia inaugurou na obra de reconstrução da estação Francisco Morato mais um Espaço Socioambiental. O canal de atendimento visa estreitar o relacionamento do empreendedor e sociedade, a fim de mitigar os impactos negativos gerados pelas obras.

O marco desta ação se dá no cenário da responsabilidade social, pois, além de facilitar o acesso da população à informação, valoriza e agrega benefícios sociais por meio das seguintes atividades:



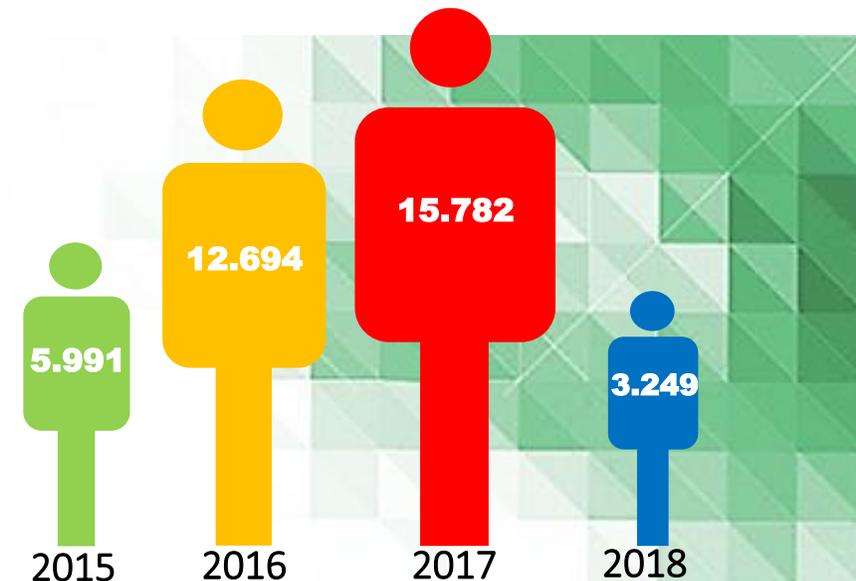
Palestras informativas com temáticas variadas: microempreendedorismo, consultorias jurídicas, sustentabilidade, saúde pública, capacitação para o mercado de trabalho e afins.



Oficinas de artesanato, sustentabilidade e atividades culturais.



Plantão de informações e apresentação dos vídeos de acompanhamento das obras atualizados mensalmente.



Número de atendimentos realizados nos espaços socioambientais durante as obras na Linha 13-Jade

Vale ressaltar que os espaços socioambientais tornaram-se um case de sucesso para atendimento das condicionantes do programa de comunicação social exigidas no licenciamento ambiental das obras. Em 2018, com o início da operação da linha 13-Jade os canais implantados para o atendimento da população local durante as obras encerraram suas atividades com mais de 37.000 pessoas atendidas.

Para cumprimento das condicionantes ambientais vinculadas ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, a Companhia tem como responsabilidade promover, no âmbito social, a extroversão do conhecimento a respeito dos seus estudos e monitoramentos arqueológicos, denominando-se “Programa de Educação Patrimonial”.



Este por sua vez visa atender públicos formais (instituições de ensino) e informais (colaboradores das obras, da Companhia e comunidade).

Em 2018 foram realizadas ações de educação patrimonial nas obras de suprimento de energia da Linha 11-Coral

As ações de educação patrimonial contemplaram:



Rodas de conversas com os colaboradores a respeito da arqueologia nas obras



Palestras de arqueologia e tecnologia ferroviária



Vídeo educativo: Arqueologia industrial e patrimônio ferroviário



### 3 Escolas Inscritas

ETEC Itaquera  
ETEC Guaianases  
Senai Lapa

247

participantes no Programa de Educação Patrimonial (Alunos, professores e colaboradores das obras)



## Benefícios socioambientais

Os serviços de transporte prestados pela CPTM proporcionam um conjunto de benefícios sociais que não é percebido diretamente pelos passageiros. São benefícios usufruídos pela sociedade, tecnicamente classificados no grupo das externalidades do transporte urbano.

Por utilizar tração elétrica (energia limpa), a CPTM propicia redução do consumo de combustíveis fósseis, com conseqüente redução na emissão de gases de efeito estufa e poluentes. A intensificação do uso do transporte ferroviário implica redução nos deslocamentos por outros meios de transporte (ônibus e automóveis) e, conseqüentemente, reduzindo custos e acidentes associados a esses meios. No contexto geral, ao proporcionar redução do tempo de viagens, a CPTM também contribui para ampliar a qualidade de vida dos cidadãos, podendo usufruir de momentos com lazer e educação.

Essas externalidades, aferidas economicamente por meio de metodologias específicas, podem ser valoradas no ano de 2018 conforme os parâmetros discriminados na tabela a seguir:

**Externalidades do Transporte Urbano**

Discriminação do Benefício	Benefício Gerado (R\$ milhões)
Redução da emissão de poluentes	310,81
Redução do consumo de combustível	1.449,91
Redução do custo operacional de ônibus e automóvel	3.472,85
Redução do número de acidentes	505,68
Redução do tempo de viagens	5.304,82
<b>Total</b>	<b>11.044,07</b>



Outro benefício econômico que merece ser destacado é a valorização imobiliária decorrente da implantação do transporte urbano, associada ao desenvolvimento setorial secundário e terciário, pelo incremento de empregos diretos e indiretos.

## Meio ambiente e território

Em 2018 realizou-se atividades voltadas ao aprimoramento dos processos de gestão do território da CPTM e de atendimento às exigências ambientais, destacando-se:

- Continuidade da elaboração do Plano Diretor de Território e Meio Ambiente, com objetivo de estabelecer políticas, diretrizes e processos voltados à gestão ambiental e de uso sustentável do território da CPTM, em que foram concluídas as etapas de elaboração dos relatórios de regularização ambiental das Linhas 7, 8, 9 e 10, treinamento de funcionários nas funcionalidades do sistema de informação geográfica (software ArcGis), informatização dos programas ambientais e elaboração dos cenários futuros para a faixa ferroviária.
- Gestão da utilização de áreas da CPTM para finalidades diversas: institucionais, passagens de instalações de infraestruturas de serviços públicos e privados, viadutos e passarelas.
- Concessão de autorizações de acesso ao território da CPTM.
- Atualização do Banco de Dados Georreferenciado – GeoCPTM.
- Continuidade do tratamento habitacional, em fase de finalização, das famílias impactadas pelo empreendimento de extensão de Grajaú a Varginha, mediante ao convênio com a CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano), resultando na entrega de 184 unidades habitacionais no Empreendimento Parelheiros “D” e 43 unidades habitacionais entregues no Empreendimento Jabaquara “E”.

- Obtenção de Licença Ambiental de Operação para as estações Quitaúna e Jardim Silveira e para a Linha 13-Jade (trecho Eng. Goulart - Aeroporto).
- Gestão junto à Cetesb de questões relacionadas a áreas contaminadas que foram devidamente conduzidos possibilitando a obtenção das licenças citadas.
- Obtenção de aprovações junto aos órgãos de preservação histórica (Iphan, Condephaat, Conpresp).
- Avaliação ambiental do Pátio Luz (investigação de áreas contaminadas).



## Capital social

### Ouvidoria

É um canal de segunda instância na comunicação com os passageiros e com a sociedade.

### Ética, conduta e integridade

A Ouvidoria tem como objetivo facilitar o acesso as informações e assegurar a satisfação na solução de manifestações, garantindo um cenário de transparência, integridade e respeito.

### Canal de denúncias

A seguir quadro demonstrativo das manifestações recebidas pela Ouvidoria.

Indicador		
Manifestações Recebidas		3764
Origem: pessoas físicas ou jurídicas, passageiras ou não da CPTM		2891
Média por pessoa		1,30
Tipo de manifestação	Reclamações	80,35%
	Informações	8,82%
	Sugestões e elogios	3,11%
	Outros	7,72%
Canal de comunicação	Contato eletrônico	87,14%
	Telefone	10,68%
	Fale conosco	0,53%
	Pessoalmente	0,42%
	Outros - fax e carta	1,23%



## Práticas de relacionamento com comunidades

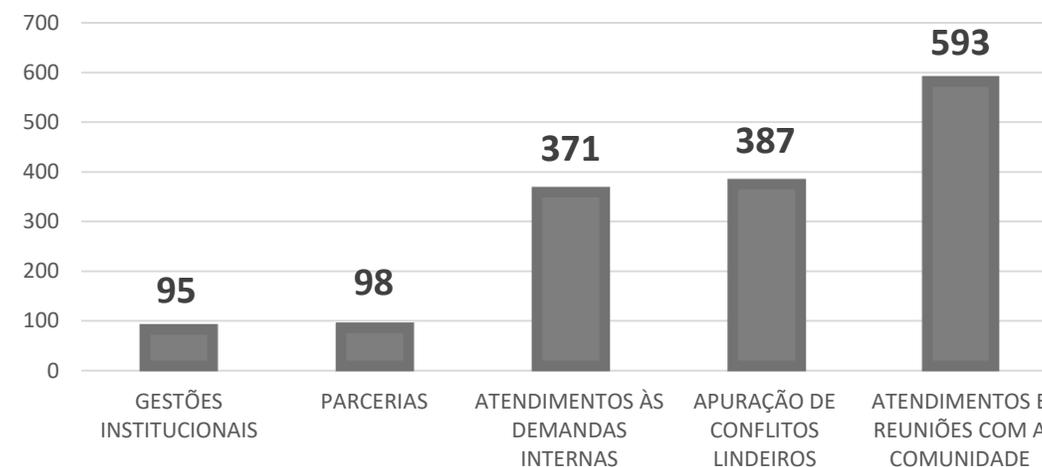
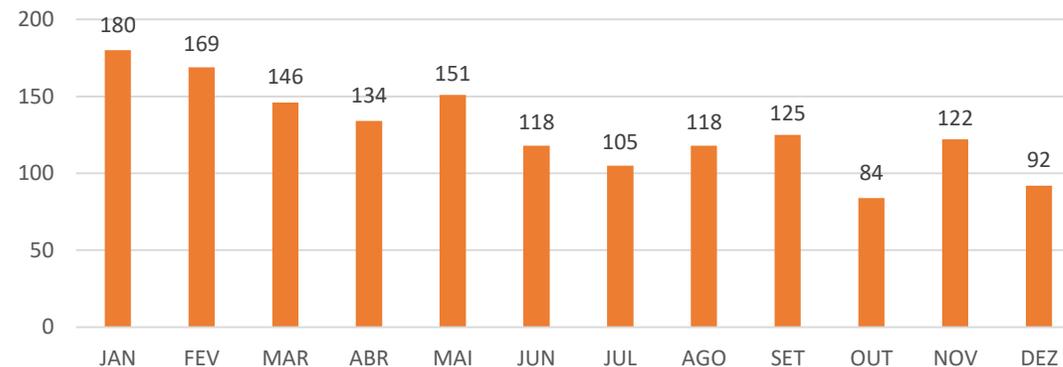
A CPTM se relaciona com as gestões municipais, as comunidades lindeiras e cidadãos para tratar interferências ligadas à operação do sistema ferroviário e ao constante processo de urbanização e ocupação dos espaços da Região Metropolitana de São Paulo.

As atividades também incluem contatos e articulações com órgãos das três esferas do poder público e instituições, para o respectivo tratamento e encaminhamento das demandas recebidas, que cresceram cerca de 10%, em 2018.

### Total de Atendimentos

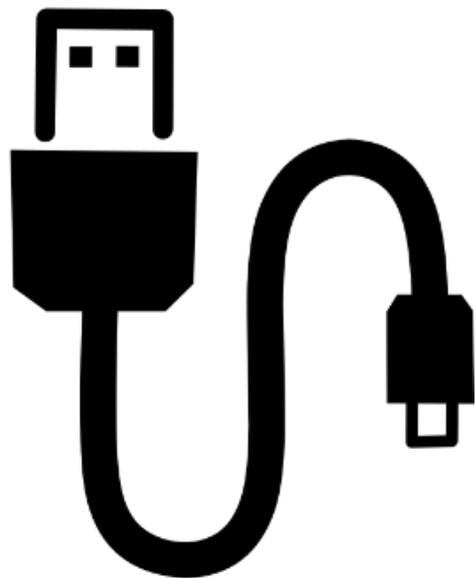


### Evolução da quantidade de atendimentos em 2018



## Facilidades aos passageiros

Implantação de dispositivos USB nas estações, disponibilizados aos passageiros para carregamento de celulares e utilização de aparelhos eletrônicos enquanto aguardam o embarque. Foram instalados 721 dispositivos em bancos de plataformas das linhas 7-Rubi, 8-Diamante, 9-Esmeralda, 11-Coral, 12-Safira e Linha 13-Jade.



## Práticas de relacionamento com o passageiro

Desde o ano 2000, a CPTM tem trilhado caminhos alternativos para a realização de programas socioculturais em benefício dos passageiros dos trens metropolitanos.

Partindo da ideia de que a companhia é um agente de transformação social e as questões de cidadania devem ser trabalhadas junto ao passageiro, a CPTM transforma espaços públicos (estações) em corredores culturais e de serviços.

Em 2018 foram realizados  
**496 eventos**

que impactaram  
**7.613.323 passageiros**



### Parceiros

Sempre apoiada por parcerias importantes – Museu da Língua Portuguesa, Pinacoteca, Fundação Bial, Sesi, Sesc, Senac, Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, Fundação Stickel, TV Globo, Prefeitura de São Paulo, etc. – a CPTM vem formando plateias para espetáculos teatrais, apresentações de música erudita e dança, além de trabalhar para disseminar o conceito de prevenção para a saúde.

### Órgãos públicos

Podemos destacar a parceria da CPTM com a Secretaria de Estado da Cultura (SEC), com o objetivo de, juntas, desenvolverem programas que oferecessem acesso mais democrático à cultura. Foram 350 apresentações musicais do projeto “Forró da Garoa”, produzido pela APAA (Associação Paulista Amigos da Arte).



**181**  
(37%)

do total de eventos realizados impactaram

**31%**

dos passageiros envolvidos nas ações

Exemplos:

Mutirão da Cirurgia de Catarata (ação que avalia a necessidade de exames de acuidade visual e realiza triagem para cirurgia) realizado pelo Instituto São Paulo de Ação Voluntária.

Vacinação contra Febre Amarela (imunização de infecção viral transmitida pela picada do mosquito *Aedes aegypti*) que teve mais de 50 ações de imunização de passageiros, distribuídas pelas várias linhas da CPTM.

“Juntos podemos parar o abuso sexual nos transportes” (segunda fase da campanha que estimula o apoio às vítimas de abusos e a denúncia dos abusadores), uma parceria entre o Tribunal de Justiça de São Paulo, CPTM e outras empresas de transportes, Governo do Estado, Prefeitura e instituições do Direito.

### Prefeituras

A CPTM apoia o grafite e outras modalidades de arte de rua desde o ano 2000. O grafite foi utilizado pela companhia como forma de aproximar o público jovem e incentivar a conservação e renovação dos seus espaços. O resultado dessas ações pode ser observado com a redução dos índices de vandalismo nos trens e a redução de pichações a estações. Prefeituras e artistas locais são importantes parceiros para a criação artística que alegra a CPTM.

Em 2018, a IV Bienal de Graffiti Fine Art, reconhecido como o evento mais importante de street art do mundo, deixou um precioso legado na Estação Lapa, da Linha 8-Diamante. O evento reuniu cerca de 40 grafiteiros de diferentes gerações, como os brasileiros Binho Ribeiro, Rafael Highraff, Chivitz e Ozi, precursor do grafite no país, além de Moh, de Gana, na África, que criaram obras exclusivamente para o espaço.



Artistas trabalhando nos muros da Estação Lapa (Linha 8-Diamante) durante a IV Bienal de Graffiti.

### Comerciais

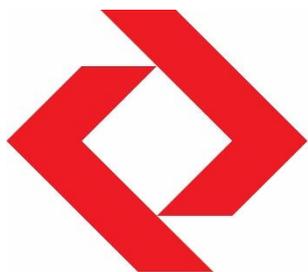
O projeto “Arte na Rua”, projeto de iniciativa da Rede Globo, é um exemplo de parceria de sucesso. Trouxe o Arte na Rua Japão, evento em comemoração aos 110 anos da imigração japonesa e o Arte na Rua de Natal, com shows nas estações, para dar as boas-vindas a 2019.

## Educação

Pensar no amanhã também é nossa preocupação. Assim a CPTM mantém, no seu complexo Lapa, o Centro de Formação Profissional Eng. James C. Stewart CPTM/SENAI, para formação de alunos aprendizes no sistema metroferroviário.

O Objetivo principal é o de proporcionar qualificação profissional a aprendizes, com idade entre 17 e 22 anos, para formação na CPTM, respondendo às necessidades do sistema metroferroviário, formando profissionais qualificados.

No ano de 2018 a escola manteve 111 Alunos Aprendizes, sendo 75 no curso Técnico de Manutenção de Sistemas Metroferroviários e 36 no curso CAI – Eletricista de Manutenção Eletroeletrônica, com um investimento da ordem de mais de R\$ 1,5 milhões de reais.



# CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS

## CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM EXERCÍCIO SOCIAL 2018 E METAS 2019

### Deliberação do Conselho de Administração da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

O Conselho de Administração da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), em conformidade com o art. 8º, inciso I e VIII, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, delibera:

Subscrever a Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa da CPTM referente ao realizado no exercício social de 2018, e metas para 2019, em observância aos requisitos de transparência, reafirmando o compromisso da empresa com a consecução dos objetivos de políticas públicas, a contínua melhoria da governança corporativa, bem como o alinhamento às melhores práticas do mercado.

### IDENTIFICAÇÃO

A Companhia teve sua criação autorizada pela Lei nº 7.861, de 28 de maio de 1992, para o fim especial de explorar os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo, compreendendo as regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, na forma do artigo 158 da Constituição do Estado de São Paulo.

### PERFIL DA EMPRESA

A CPTM comemorou 26 anos marcando presença na rede de mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo e do Aglomerado Urbano de Jundiaí, atendendo 23 municípios.

No ano, foram transportados 863,3 milhões de passageiros representando um acréscimo em relação a 2017, de 4,3%. A CPTM opera 94 estações distribuídas em uma malha ferroviária de 273 quilômetros, dividida em sete linhas.

A Companhia em 2018 reafirmou seu compromisso de promover elevação do grau de conforto e segurança das viagens, prosseguindo com a renovação da frota.

Essas características colocam a CPTM na posição de maior empresa de transporte ferroviário de passageiros do Brasil e uma das maiores da América Latina.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

### POLÍTICAS PÚBLICAS

Em que pese a conjuntura econômica brasileira, marcada pela queda da atividade produtiva nos últimos anos, provocando a diminuição dos recursos para investimentos, a CPTM manteve suas atividades de modernização e expansão da rede. As obras de infraestrutura nas linhas, contemplam recapacitação dos sistemas de energia, rede aérea, via permanente e obras de arte, além da modernização de estações e renovação da frota de trens.

Esses investimentos, somados as boas práticas de gestão empresarial, têm resultado na melhoria da qualidade dos serviços prestados, o que ficou evidenciado em pesquisa de avaliação, que registrou um percentual de 76,8% dos passageiros que classificaram o serviço como excelente ou bom. (Fonte: NC Pinheiro Dados e Análises nov/2018)

### DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO 2018

Os investimentos realizados pela CPTM, dentro do seu programa de expansão e modernização, foram custeados pelo Tesouro do Estado e fontes de financiamento interna e externa.

Destaca-se também que os investimentos de requalificação, modernização e expansão sofreram restrições orçamentárias limitando o desenvolvimento de todas as frentes de trabalho previstas.

No orçamento de investimentos referente ao exercício de 2018 foi previsto um aporte inicial da ordem de R\$ 1.251,9 milhões, constante da Lei Orçamentária Anual, mas, em virtude de fatores alheios à vontade da Companhia, alguns repasses não ocorreram, tendo em vista as disposições contidas no Decreto Estadual nº 63.152, de 15 de janeiro de 2018.

Como resultado, foram investidos R\$ 865,6 milhões, os quais provieram das seguintes fontes: Tesouro do Estado R\$ 493,1 milhões, Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD (R\$ 180,7 milhões), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES (R\$ 150,8 milhões) e Caixa Econômica Federal – CEF, como agente financeira do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC do Governo Federal (R\$ 40,9 milhões).<sup>(1)</sup>

Nota 1: Em 2017, R\$ 2,3 milhões foram aplicados provenientes de recursos próprios e em 2018, apenas, R\$ 0,1 milhão.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

Do total de recursos consumidos são destacados a Linha 13 Jade, Modernização de Estações da Linha 8-Diamante e a PPP dos Trens, a Extensão até Varginha, na Linha 9-Esmeralda, e a Modernização da Linha 11-Coral, cujas fontes estão relacionadas a seguir:

Investimentos (em R\$ milhões)			
Itens	Tesouro	Financiamento	Total
Linha 13 Jade	183,9	280,2	464,1
Linha 8 – PPP – trens + modernização de estações	208,2	51,3	259,5
Linha 9 – Extensão Varginha	11,1	40,9	52,0
Linha 11 - Modernização	42,5	0,1	42,6
Demais projetos	47,4	X	47,4
<b>Total</b>	<b>493,1</b>	<b>372,5</b>	<b>865,6</b>

No ano de 2018 a CPTM deu seguimento aos programas de manutenção notadamente nos serviços de manutenção de trens, de via permanente e estações. No entanto, as limitações dos recursos impediram de avançar em todas as frentes de trabalhos.

#### COMPROMISSOS DE CONSECUÇÃO DE OBJETIVOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Para consecução dos objetivos das Políticas Públicas e considerando o Orçamento para 2019 e o Plurianual vigentes foram elaborados os seguintes documentos:

- Plano de Negócios 2019 (anexo 1)
- Estratégia de Longo Prazo 2020-2024 (anexo 2)

#### PLANO ORÇAMENTÁRIO 2019

De acordo com a Lei nº 16.623, de 07 de janeiro de 2019, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2019, o montante de recursos previstos a serem destinados à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM é de R\$ 3.414.306.705, contemplando R\$ 2.625.251.384 para custeio e R\$ 789.055.321 para investimento.

O Decreto nº 64.078 de 21 de janeiro de 2019, estabeleceu normas para a execução orçamentária e financeira do exercício de 2019, contingenciando o valor para o exercício em R\$ 389.752.418,00.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

#### FATORES DE RISCO

##### Arrecadação Tarifária 2018

No exercício de 2018 o número de passageiros pagantes atingiu a marca de 413,1 milhões superando em 6,5% àquele atingido em 2017, propiciando uma receita tarifária de R\$ 1.558,3 milhões, 12,2% maior que a auferida no exercício anterior.

Vale lembrar, também, que a receita obtida sofreu impacto positivo do reajuste tarifário que a CPTM foi autorizada a praticar a partir de 07/01/2018 quando o valor do bilhete unitário foi reajustado de R\$ 3,80 para R\$ 4,00.

Como resultado, apurou-se uma receita média por passageiro pagante da ordem de R\$ 3,77, a qual superou em 5,3% à registrada em 2017. Ressalte-se que, ao contrário de 2017, ano em que o número de pagantes continuou em queda, em 2018 tanto as entradas de recursos quanto o número de passageiros experimentaram resultados positivos.

Por outro lado, essa mesma receita tarifária ao ser relacionada com o total de passageiros transportados, nesse caso incluindo gratuidades, transferências internas (entre linhas da CPTM) e externas (de outros modais), etc. resultou numa receita tarifária de R\$ 1,81 por passageiro transportado, variando positivamente em 7,74% no comparativo com o exercício passado.

A entrada de recursos só não teve um desempenho mais positivo em virtude das perdas tarifárias que a Companhia teve que assumir, referentes ao pagamento efetuado às Concessionárias da parcela da tarifa integrada do Bilhete Ônibus Metropolitano - BOM e as decorrentes da modelagem dos contratos da Via Quatro e Via Mobilidade que estabelecem que a remuneração deve ser feita por passageiro transportado. Essas perdas totalizaram R\$ 192,0 milhões, no exercício.

Ressalte-se que, referente ao repasse do Tesouro do Estado, a Lei Orçamentária já estabeleceu um valor menor para o ano, o qual não foi totalmente repassado à Companhia.

##### Restrição Orçamentária

A CPTM sofreu em 2018 restrições orçamentárias em virtude dos dispositivos do Decreto Estadual nº 63.152, de 15 de janeiro de 2018.

Assim, os serviços de modernização da infraestrutura ferroviária, notadamente nas obras civis e serviços de implantação de sistemas tiveram seqüência, porém, não prosseguiram no ritmo necessário, sem que pudesse avançar para cumprir todas as metas estabelecidas para sua expansão e modernização, condição para o cumprimento da missão institucional da Companhia a médio e longo prazos.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

### Compartilhamento de linhas

Obrigatoriedade legal de convivência dos trens metropolitanos com os cargueiros da concessionária responsável, nas mesmas linhas, trazem complicações operacionais. Embora a circulação dos trens de carga seja restrita aos horários de vale e noturno, os prejuízos registrados aos passageiros e às obras de modernização em andamento são significativos.

### Passivos trabalhistas

Gerenciar passivos trabalhistas sempre é um desafio, pelo custo das ações trabalhistas (coletivas ou individuais), especialmente quando envolvem problemas de doenças ocupacionais, adicionais de periculosidade e insalubridade, acidentes de trabalho, entre vários outros, podendo gerar um grande desequilíbrio financeiro, principalmente quando se leva em conta as indenizações, os honorários advocatícios e despesas administrativas.

Com o advento da Reforma Trabalhista por meio da Lei Federal nº 13.467 de 2017, que trouxe uma mudança significativa que afetam o dia a dia entre o funcionário e o empregador, houve um reflexo no ano de 2018, conforme gráfico a seguir:



A significativa queda de 73% considerando o total de ações impetradas contra a CPTM, deu-se em função de ações internas junto as áreas gestoras para redução das principais causas, bem como, em função das obrigações determinadas na referida lei sobre a cobrança da sucumbência.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

Outro fator que poderá atingir os passivos trabalhistas é por conta do Plano de Previdência – REFER. A CPTM como sucessora da CBTU quanto aos funcionários que lhe foram transferidos no Protocolo e Justificação da Cisão da CBTU/CPTM firmado em 23 de maio de 1994 trouxe para ela, dentre as obrigações adquiridas quando da Cisão CBTU/CPTM, o Plano de Benefício Definido administrado pela REFER, como direito adquirido pelos funcionários oriundos da RFFSA/CBTU.

Assim a CPTM é a patrocinadora do Plano de Benefício Definido, administrado pela REFER – Fundação Rede Ferroviária Federal, para um pequeno número de funcionários da extinta RFFSA e cisão CBTU, de aproximadamente 519 ativos, mantendo o plano aberto, fator esse que dificulta a entrada no Plano citado, do restante dos funcionários (cerca de 7500), o que poderá gerar reclamações trabalhistas.

Outra questão importante a se destacar é quanto a situação de investigação enfrentada pela REFER, desde junho de 2018 o que ainda deixa mais frágil a situação do plano de benefícios patrocinado pela CPTM. O déficit do plano de benefícios pode atingir os administradores da CPTM, na medida em que a PREVIC, órgão regulador do Governo Federal, tem intensificado a regulamentação dos fundos de pensão como o da REFER, instando os patrocinadores a também exercer o controle dos planos de benefícios que instituem.

A direção da CPTM vem adotando ações judiciais concernentes à situação do Plano de Previdência REFER.

### Acompanhamento das Contingências

Os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos estão sujeitos a ocorrências operacionais relacionadas às suas atividades, afetando direta ou indiretamente os passageiros, funcionários e o patrimônio.

A Companhia gerencia os acidentes e incidentes notáveis na busca de estratégias para assegurar condições de continuidade das atividades e a segurança na prestação de serviço.



Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

## PLANO DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO

### Obras de modernização na Linha 8 - Diamante

Em 2018, foram entregues na Linha 8 – Diamante as estações Jardim Silveira e Jardim Belval. As obras de modernização atenderam aos itens de acessibilidade e melhorias de infraestrutura operacional das estações.

### Obras de Acessibilidade

Em atendimento ao Termo de Ajustamento de Conduta e às exigências legais foram concluídas intervenções nas estações Água Branca da Linha 7-Rubi; Estudantes e Brás Cubas da Linha 11 – Coral, para garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida de forma segura.

Prosseguem as obras de adequação de acessibilidade na estação Luz, Linha 7 – Rubi e estações Guapituba, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra - Linha 10 – Turquesa.

Encontra-se em fase final, as intervenções na estação Mogi das Cruzes – Linha 11 – Coral.

### Extensão da Linha 9 - Esmeralda

Prolongamento da Linha 9 - Esmeralda (Osasco-Grajaú) com 4,5 km de extensão entre Grajaú e Varginha, com previsão de construção das estações Mendes-Vila Natal e Varginha, de viadutos ferroviários, viário e de pátio de estacionamento de trens. A Linha 9 transporta atualmente cerca de 591 mil passageiros por dia útil e com sua ampliação, a projeção é que sejam acrescentados 110 mil passageiros.

As obras dos sistemas de sinalização e rede aérea estão em andamento. Contratadas as obras civis dos Viadutos Rodoviários Lote 1 (Viadutos Micronésia e Jacopo Torriti) e Lotes 2 (Viadutos Leste/Oeste e Paulo Guilguer Reimberg), que farão a transposição da via férrea, a implantação do sistema de energia e a complementação de obras civis do Lote 1 (finalização da estação Mendes-Vila Natal, equipamentos e parte das vias). Em licitação a contratação de complementação de obras civis do Lote 2 (finalização da estação Varginha, equipamentos, parte das vias e o pátio de estacionamento de trens – Pátio Varginha). As obras complementares do Lote 1 estão em fase de emissão da Ordem de Serviço. As obras complementares do Lote 2 tiveram seu edital publicado no início de dezembro. Ambas as obras possuem prazo de 18 meses de conclusão.

O orçamento aprovado em 2018 para o empreendimento teve fonte de recursos predominantemente do governo federal, através de repasse de orçamento geral da União pela CEF, dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

Houve o desenvolvimento dos projetos executivos dos sistemas de Controle de Tráfego - SCT (trecho Grajaú - Varginha) e de Transmissão Ótica – STO.

### Expansão Linha 13 - Jade

Implantada em 2018, corresponde a 12,2 km de nova via para a linha de trem metropolitano que liga os municípios de São Paulo e Guarulhos, incluindo acesso ao Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro. Com demanda inicial projetada de cerca de 130 mil passageiros por dia útil, a Linha 13 – Jade possui três estações: Aeroporto-Guarulhos, Guarulhos-Cecap e Engenheiro Goulart, com integração com outros meios de transporte. A Estação Guarulhos-Cecap tem um dos acessos transpondo o viário, permitindo conexão com o corredor de ônibus da EMTU. Na Estação Aeroporto-Guarulhos, uma das saídas possibilita a passagem para o Terminal Metropolitano Taboão, além do acesso direto aos terminais do aeroporto através de transporte próprio da concessionária do aeroporto GRU-Airport. Para conforto dos passageiros as 3 novas estações contam com plena acessibilidade.

A operação, em fase de testes, do trecho Engº Goulart e Aeroporto, iniciou-se em março de 2018 e a operação comercial em julho de 2018. Os serviços Connect (partidas do Brás à Estação Aeroporto, com paradas, somente nos horários de pico) e Airport Express (partidas da estação da Luz à Estação Aeroporto, sem paradas) iniciaram seus serviços em outubro de 2018. Também teve início a fabricação dos 8 novos trens adquiridos para essa linha, com previsão de chegada do primeiro semestre de 2019. Além da equipagem moderna, padrão dos trens novos, estes trens virão com bagageiros de forma a atender a demanda de passageiros para o Aeroporto de Guarulhos.

Foram desenvolvidos os projetos executivos dos sistemas de Sinalização, de Transmissão Ótica – STO, de Monitoramento de Vias e de Radiocomunicações.

### Projetos Cívicos

Foram desenvolvidos projetos básicos e executivos para o novo túnel de ligação entre a estação Luz e a Linha 4 do Metrô para atender a demanda crescente dessa estação. Este projeto contempla a implantação de novas escadas rolantes e elevadores bem como adequações que atendam às necessidades de portadores de deficiência ou mobilidade reduzida.

Além desses projetos, também foram desenvolvidos dos projetos de construção das novas estações Lapa e Água Branca, utilizando-se a tecnologia BIM e o projeto executivo de engenharia, arquitetura e meio ambiente visando a readequação funcional e restauro da estação Jundiaí, ambos da linha 07 – Rubi.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

Com vistas a adequar as dependências da CPTM às normas vigentes de acessibilidade, e em cumprimento ao TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) assinado com o Ministério Público de SP, estão em desenvolvimento os projetos de engenharia e arquitetura visando a adequação à acessibilidade em 34 estações, bem como atendimento às necessidades de conforto e segurança aos passageiros.

#### **Planejamento de Transporte e Projetos**

Em 2018 a CPTM, no âmbito do planejamento de transporte e projetos, atuou junto aos diversos órgãos da administração pública e empresas relacionadas a mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo com vistas a ampliar a oferta de viagens, a elevar os 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.

Como conjunto de atividades em andamento destacamos:

- Estudos de viabilidade técnica e estruturação do projeto de modernização da Linha 10 - Turquesa, visando elevar a qualidade do serviço prestado. Propõe-se, após a conclusão de todo programa previsto, dois loops operacionais: Luz – Rio Grande da Serra e Luz – Mauá, acessibilidade de todas as estações, renovação da frota, modernização e ampliação dos sistemas. Desta forma, a Linha 10 - Turquesa aumenta sua capacidade de suporte à rede integrada de transporte sobre trilhos, uma vez que auxiliará no equilíbrio do sistema metroferroviário, aliviando especialmente o fluxo de passageiros da Linha 2 – Verde do Metrô.

- Conclusão dos estudos de viabilidade técnica e estruturação do projeto de extensão do serviço Expresso Leste, visando elevar a qualidade da Linha 11 – Coral que será inteiramente renovada e contará com a inclusão da Estação Barra Funda em seu trajeto. Assim, após conclusão de todo programa previsto o serviço será composto de 2 loops operacionais: Barra – Funda / Suzano e Barra Funda – Estudantes. Desta forma, em todas as estações da Linha 11 – Coral o passageiro terá ligação direta com o centro de São Paulo, não havendo a necessidade de transferência na Estação Guaianases.

- Conclusão dos estudos de viabilidade técnica e financeira da Proposta de Concessão do Trem Expresso Turístico da CPTM, com vistas a sanar o déficit orçamentário causado por este serviço e, concomitantemente, oferecer à população uma experiência completa de turismo através de operadores certificados e qualificados por meio de concessão. Esses estudos foram submetidos ao Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas para prosseguimento do processo em 2019.

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

- Coordenação da análise dos estudos referentes à concessão das linhas 8 – Diamante e 9 – Esmeralda. Em 2018 a CPTM apresentou ao Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas o modelo final para prosseguimento do processo de concessão e aguarda para dar prosseguimento aos tramites em 2019.

- Realização de pesquisas específicas junto aos seus passageiros, como forma de aprimorar os serviços que presta. As pesquisas propiciam: quantificar o grau de satisfação acerca da qualidade do serviço prestado; identificar o perfil dos passageiros quanto aos seus hábitos de consumo e de comportamento; identificar como os mesmos se locomovem dentro dos municípios que a CPTM atende e quais estações são mais utilizadas em seus embarques e desembarques, bem como avaliar questões pontuais e prioritárias nas estações. Para tanto, é utilizada tecnologia no processo de coleta e processamento de dados que garante maior eficácia na captura de dados e melhor base de processamento de forma a disponibilizar as informações em menor tempo.

Em 2018 foram realizadas as pesquisas de Mobilidade (Acesso e Difusão), de Caracterização (Voz Feminina) e de Opinião (Satisfação dos Serviços Prestados).

#### **REMUNERAÇÃO DOS ADMINISTRADORES**

Os dados relativos à remuneração da Administração da CPTM podem ser consultados, nos termos da legislação vigente, em todos os seus detalhes, cifras e quadros, no Portal da Transparência do Governo do Estado de São Paulo ([www.transparencia.sp.gov.br](http://www.transparencia.sp.gov.br)).

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

## MANIFESTAÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) declara que aprovou nesta data a Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa, referente ao exercício de 2018, em conformidade com os incisos I, III e VIII do art. 8 da Lei 13.303, de 30/6/2016.

São Paulo, 18 de março de 2019.

### PRESIDENTE DO CONSELHO:



SILVANI ALVES PEREIRA

### CONSELHEIROS:



PEDRO TEGON MORO



ALMINO MONTEIRO ALVES AFFONSO



ADAILTON FERREIRA TRINDADE



ANDRÉ LUIS GROTTI CLEMENTE



CARLOS PEDRO JENS



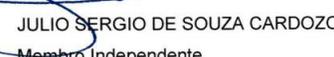
DANILO FERREIRA GOMES



FRANCISCO EDUARDO DE HOLANDA  
BESSA



MARIA LINA BENINI  
Representante dos Empregados



JULIO SERGIO DE SOUZA CARDOZO  
Membro Independente



BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES  
DE OLIVEIRA - Membro Independente

Rua Boa Vista, 162, Centro, CEP. 01014-000 – São Paulo/SP

# Plano de Negócios 2019 – Anexo I

**ANEXO 1 - PLANO DE NEGÓCIOS PARA 2019**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
-----------	-------	--------------------	--------

## EMPREENDIMENTOS DE EXPANSÃO

1	LINHA 9 - ESMERALDA (Extensão Grajaú-Varginha)	Garantir a continuidade das obras de extensão da Linha 9, Trecho Grajaú-Varginha.	Obras em andamento: Estações, Viadutos Rodoviários, Via Permanente, Sinalização, Telecomunicações e Energia.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.
2	LINHA 13 - JADE (Engenheiro Goulart ao Aeroporto de Guarulhos)	Concluir obras civis/sistemas da implantação da Linha 13.	Linha 13-Jade começou a operar em 31/03/2018.  Obras civis em andamento: Operação Comercial Assistida / Retirada de pendências.  Obras de Sistemas em andamento: Sinalização, Energia e Sistema de Monitoramento de Via em fase de conclusão.  Em fase de contratação: Aquisição de 2 Locomotivas e aquisição de veículo de serviço de Rede Aérea.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.

## EMPREENDIMENTOS DE EXPANSÃO - AÇÃO CONJUNTA STM

1	Aquisição de 8 Trens para Linha 13 - JADE	Garantir a oferta de lugares com maior conforto para os passageiros.	Contrato STM para fornecimento dos trens em andamento.	Restrição orçamentária e atraso do fornecimento pela contratada poderão comprometer a operação desta série de trens.
---	---	--	--	--

## MODERNIZAÇÃO DAS LINHAS EM OPERAÇÃO

**ANEXO 1 - PLANO DE NEGÓCIOS PARA 2019**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
-----------	-------	--------------------	--------

1	Material Rodante - Trens PPP Linha 8 - RG Locomotivas	Garantir Material Rodante disponível e confiável.	PPP em andamento com Ctrens até junho de 2030.  Revisão geral de 14 locomotivas em andamento.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a prestação de serviços aos usuários.
2	Modernização através de implantações e adequações em Infraestrutura Fixa	Melhorar confiabilidade e disponibilidade da Infraestrutura Fixa.	Executar as obras civis e de sistemas para garantir a confiabilidade e disponibilidade da Infraestrutura Fixa.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação dos empreendimentos.
3	Modernização de Estações	Garantir a melhoria de atendimento aos usuários da CPTM nas estações de Jundiaí, Francisco Morato e Suzano.	Execução das obras para garantir a melhoria de atendimento aos usuários.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação dos empreendimentos.
4	Implantação de obras visando cumprir os Termos de Ajuste de Conduta - TAC	Garantir o cumprimento das obras: - TAC Acessibilidade; - TAC Estação Luz; e - TAC Altino.	Executar as obras do TAC Acessibilidade em 17 Estações;  Executar as obras do TAC Estação Luz;  Executar obras de adequação e modernização do Pátio de Presidente Altino: TAC Altino	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação dos empreendimentos. (não atendimento aos Termos de Ajustamento de Conduta - TAC firmados com o Ministério Público do Estado de São Paulo, pode ensejar sanções aos dirigentes e à CPTM).
5	Estudos e Projetos	Melhorar confiabilidade na prestação de serviços.	Executar estudos e projetos de diversas especialidades de modo a garantir a melhoria na prestação de serviços dentro dos marcos legais e normativos vigentes.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a conclusão dos estudos e projetos.

# Plano de Negócios 2019 – Anexo I

**ANEXO 1 - PLANO DE NEGÓCIOS PARA 2019**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
<b>MODERNIZAÇÃO DAS LINHAS EM OPERAÇÃO - AÇÃO CONJUNTA STM</b>			
1 Aquisição de 65 Novos Trens (CONTRATADOS)	Melhorar a oferta de lugares e o padrão de conforto para os passageiros com a substituição dos trens antigos da CPTM e pelo aumento da frota circulante de acordo com a capacidade instalada.	Contratos STM em andamento com 58 Trens entregues e complementação da entrega de 1 Trem CAF e 6 Trens Hyundai/Rotem para 2019.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer o plano operacional e atendimento aos usuários.

## OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS LINHAS EXISTENTES

1 Manutenção de Material Rodante	Executar Plano de Manutenção nas frotas de trens e veículos de serviço.	Serviços de manutenção em todas as séries de trens, locomotivas e veículos de serviços, com recursos próprios e contratados, inclusive a PPP - Linha 8 (Trens até junho de 2030).	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a manutenção do material rodante.
2 Manutenção da Via Permanente	Executar programa de manutenção de Via Permanente e equipamentos auxiliares.	Serviços de manutenção de Via Permanente e de equipamentos de correção geométrica, com recursos terceirizados e próprios.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a manutenção da Via Permanente, aumentando o tempo de viagem, comprometendo a oferta de lugares.
3 Manutenção de Sistemas e Obras Cívicas	Executar programa de manutenção de cada especialidade.	Serviços de manutenção com recursos próprios e terceirizados de Sistemas Elétron-eletrônicos, Estações (obras civis, elevadores, escadas rolantes), Obras de Arte Especiais (pontes, passarelas e viadutos) e Infraestruturas de pátios e Oficinas.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a manutenção dos Sistemas e Obras Cívicas.
4 Segurança e Limpeza	Garantir conforto e segurança do usuário.	Serviços terceirizados de segurança operacional e patrimonial, limpeza de trens, estações e bases de manutenção.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a qualidade da prestação de serviços aos usuários.

**ANEXO 1 - PLANO DE NEGÓCIOS PARA 2019**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
5 Energia Elétrica	Garantir suprimento de energia para operação ferroviária, inclusive Trens.	Contratos de fornecimento de energia da alta e média tensões nos mercados livre e cativo.	Restrição orçamentária comprometerá a prestação de serviços aos usuários.
6 Materiais para manutenção dos ativos operacionais	Garantir a prestação de serviços aos usuários.	Aquisição de materiais imprescindíveis para manutenção de material rodante, máquinas e equipamentos de apoio, materiais de via permanente, materiais de sistemas eletroeletrônicos e de estações, entre outros.	Restrição orçamentária e desempenho dos fornecedores poderão comprometer a prestação de serviços aos usuários.
7 Folha de Pagamento CPTM / Recursos Humanos	Garantir o pagamento dos salários, encargos sociais e benefícios a todos os empregados da empresa.	Projeto de lei orçamentária, que dará suporte à folha de pagamento, em aprovação na ALESP.	Restrição Orçamentária implicará em prejuízos de gestão da empresa.
8 Outros Serviços	Garantir a prestação de serviços aos usuários.	Serviços de caráter geral com destaque para os serviços de natureza jurídica, indenizações, sentenças judiciais, obrigações tributárias, bilhetagem eletrônica, entre outros.	Restrição orçamentária comprometerá a prestação de serviços aos usuários.

# Estratégia de Longo Prazo 2020-2024 – Anexo II

**ANEXO 2 - ESTRATÉGIA DE LONGO DE PRAZO - 2020 - 2024**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
-----------	-------	--------------------	--------

## EMPREENDIMENTOS DE EXPANSÃO

1	LINHA 9 - ESMERALDA (Extensão Grajaú-Varginha)	Concluir as obras da Extensão Grajaú-Varginha.	Dar continuidade aos contratos de implantação.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.
2	LINHA 13 - JADE - Extensão da Estação Aeroporto Guarulhos até Bonsucesso	Contratar e executar os projetos básicos e executivos da Extensão Aeroporto - Bonsucesso e pátios.	Projeto Funcional concluído. Obter recursos para contratação dos projetos.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a conclusão dos projetos.
3	LINHA 12 - SAFIRA - Extensão até Suzano	Contratar e executar os projetos básicos e executivos para extensão dos serviços da Linha 12 até a Estação Suzano.	Estudo funcional concluído. Obter recursos para contratação dos projetos.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a conclusão dos projetos.
4	LINHA 11 - Extensão do Expresso Leste para operação entre Barra funda e Suzano	Contratar e executar projetos e obras para extensão dos serviços do expresso leste em 2 fases : Barra Funda - Guaianases / Guaianases - Suzano	Estudo funcional concluído. Obter recursos para contratação de complementação de projetos e execução de obras.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.

## EMPREENDIMENTOS DE EXPANSÃO - AÇÃO CONJUNTA STM

1	Aquisição de 8 Trens para Linha 13 - JADE	Concluir a aquisição de 8 Trens.	Contrato STM para fornecimento dos trens em andamento.	Restrição orçamentária e atraso do fornecimento pela contratada poderão comprometer a implantação do empreendimento.
---	---	----------------------------------	--	--

**ANEXO 2 - ESTRATÉGIA DE LONGO DE PRAZO - 2020 - 2024**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
-----------	-------	--------------------	--------

## MODERNIZAÇÃO DAS LINHAS EM OPERAÇÃO

1	Modernização dos sistemas de sinalização - CBTC	Obter recursos para retomar e concluir a implantação dos sistemas de sinalização (CBTC - Communication Based Train Control) das Linhas 8, 10 e 11.	Contratos paralisados por restrição orçamentária.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.
2	Modernização dos sistemas de sinalização - ATO	Obter recursos para retomar e concluir a implantação dos sistemas de sinalização (ATO - Automatic Train Operation) nas Linhas 7, 9 e 12.	Contrato paralisado por restrição orçamentária.	Restrição orçamentária e desempenho da contratada poderá comprometer a implantação do empreendimento.
3	Implantação e modernização do sistema de suprimento de energia de tração em todas as Linhas da CPTM (Capacitação para intervalos de 3 minutos)	Obter recursos para retomar e dar continuidade na modernização dos sistemas de energia de tração.	Linha 11 em andamento e demais contratos paralisados por restrição orçamentária.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.
4	Implantação de obras de modernização da Estação de Francisco Morato na Linha 7 - Rubi	Concluir as obras da Estação.	Obras em andamento.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.
5	Implantação do Complexo Presidente Altino II.	Obter recursos para retomar e executar as obras do Complexo Presidente Altino II.	Contrato paralisado por restrição orçamentária.	Restrição orçamentária e desempenho da contratada poderá comprometer a implantação do empreendimento.

## Estratégia de Longo Prazo 2020-2024 – Anexo II

**ANEXO 2 - ESTRATÉGIA DE LONGO DE PRAZO - 2020 - 2024**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
6 Adequação de Acessibilidade em 34 Estações	Concluir projetos, contratar e executar as obras de acessibilidade nas Estações.	Projetos executivos em andamento para posterior contratação das obras.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a implantação do empreendimento.
7 Modernização de Estações	Obter recursos para conclusão dos projetos básicos e executivos de 17 Estações.	Contratos paralisados. Obter recursos para continuidade dos projetos.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação do empreendimento; Prejuízo na prestação de serviços aos usuários.
8 Implantação de Novas Estações	Executar projetos básicos e executivos de 10 Estações.	Projeto Funcional Concluído. Obter recursos para contratação dos projetos.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação do empreendimento; Prejuízo na prestação de serviços aos usuários.
9 Estudos e projetos para modernização do Sistema Ferroviário	Realizar estudos para adequação da oferta à nova demanda; Obter recursos para contratação de projetos de Sistemas para todas as Linhas, para contratação de projetos de Via Permanente e Rede Aérea para todas as Linhas.	Obter recursos para contratação dos projetos.	Restrição orçamentária comprometerá a modernização do Sistema Ferroviário.
10 Implantação de pátios, oficinas, lavadores e complexos de manutenção	Obter recursos para execução dos projetos básicos e executivos dos complexos e unidades de manutenção.	Obter recursos para contratação dos projetos.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação dos empreendimentos.

**ANEXO 2 - ESTRATÉGIA DE LONGO DE PRAZO - 2020 - 2024**  
LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
11 PPP dos Trens da Linha 8 - Diamante	Disponibilizar trens operacionais confiáveis para a Linha 8.	PPP em andamento com Ctrens até junho de 2030. Parcela referente à amortização do fornecimento de 36 trens da série 8000.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer o desempenho operacional.
12 Estações - Melhorias	Melhorar condições de acesso, embarque e deslocamento dos usuários.	Adequação e melhorias nos sistemas de bloqueios, escadas rolantes, elevadores e complementação de CFTV, equipamentos das SSOs e comunicação visual. Projetos e implantação de paisagismo iluminação e jardinagem nas estações.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação do empreendimento; Prejuízo na prestação de serviços aos usuários.
13 Sinalização e Telecomunicações - Melhorias	Melhorar confiabilidade e disponibilidade dos sistemas	Atualização de softwares, reforma de equipamentos, aquisição de NOBreaks, substituição de cabos metálicos por fibra óptica e melhorias de PNs em Mogi das Cruzes.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação do empreendimento.
14 Veículos Auxiliares de Manutenção	Otimizar a execução dos serviços de manutenção.	Aquisição de veículos autopropelidos e vagões para serviços de manutenção de Rede Aérea, Via Permanente e Socorro do Material Rodante; Revisão Geral de equipamentos existentes.	Restrição orçamentária comprometerá as condições requeridas de manutenção dos ativos operacionais.
15 Transposição e Vedação de Faixa	Recupar e reformar estruturas existentes.	Reforma e recuperação estrutural de passarelas, viadutos e complementos da vedação da faixa ferroviária.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação dos empreendimentos. Interdição de passarelas e viadutos, demandas judiciais por invasão de faixa.

# Estratégia de Longo Prazo 2020-2024 – Anexo II

## ANEXO 2 - ESTRATÉGIA DE LONGO DE PRAZO - 2020 - 2024 LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS	
16	Sistema de Alimentação Elétrica	Melhorar a confiabilidade do Sistema Elétrico.	Modernização da Rede Aérea de Tração, Subestações, Sistemas de Distribuição de energia e Monitoramento e Telecomando.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação do empreendimento. Confiabilidade do Sistema Elétrico.
17	Bens móveis e imóveis de apoio à Manutenção e Operação	Otimizar a execução dos serviços de manutenção e operação.	Aquisição de equipamentos, adequação de instalações civis e elétricas para lavadores, máquinas operatrizes e sistemas para reparar oficinas, abrigos, bases e laboratórios.	Restrição orçamentária comprometerá a manutenção de ativos operacionais.

### MODERNIZAÇÃO DAS LINHAS EM OPERAÇÃO - AÇÕES CONJUNTAS STM

1	Aquisição de 65 Trens	Concluir o processo de aquisição dos Trens.	Contratos STM em andamento de Fornecimento de trens com a CAF (35 trens) e com Hyundai/Rotem (30 trens).	Restrição orçamentária comprometerá a conclusão das obrigações contratuais.
2	Aquisição de Material Rodante para modernização da Frota	Melhorar a oferta de lugares e o padrão de conforto para os passageiros com aquisição de 35 Trens de 8 carros, para substituir os trens antigos da CPTM e aquisição de 5 Locomotivas.	Especificações técnicas concluídas.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderá comprometer a modernização da frota.
3	Modernização dos sistemas de sinalização (ATC - Automatic Train Control) das Linhas 7 e 12	Obter recursos para dar continuidade na modernização dos sistemas de sinalização.	Contrato STM rescindido. Necessidade de nova contratação.	Restrição orçamentária comprometerá a implantação do empreendimento. Redução intervalo entre trens.

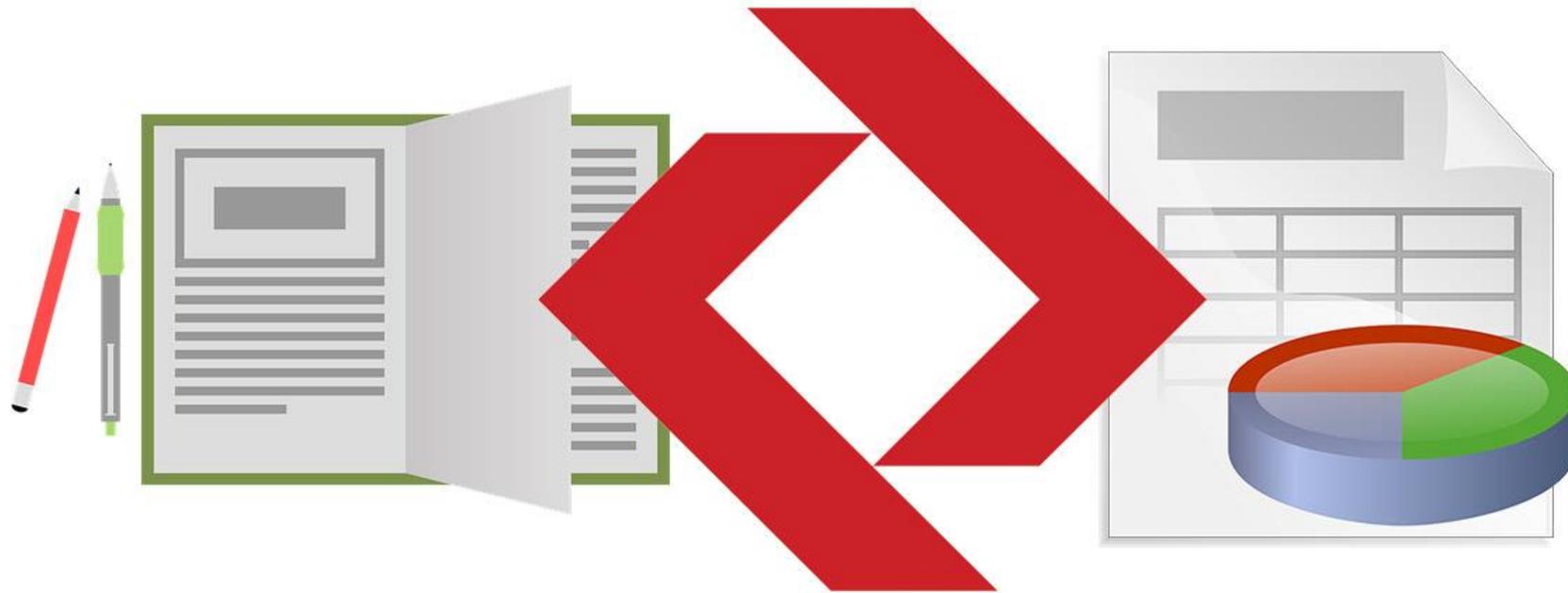
## ANEXO 2 - ESTRATEGIA DE LONGO DE PRAZO - 2020 - 2024 LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016 - Artigo 23 § 1º e Artigo 95

DESCRIÇÃO	METAS	HISTÓRICO/SITUAÇÃO	RISCOS
-----------	-------	--------------------	--------

### OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS LINHAS EXISTENTES

1	Manutenção de Material Rodante	Executar Plano de Manutenção.	Serviços de manutenção em todas as séries de trens, locomotivas e veículos de serviços, com recursos próprios e contratados, inclusive a PPP - Linha 8 (Trens até junho de 2030).	Restrição orçamentária comprometerá a manutenção da frota.
2	Manutenção da Via Permanente	Executar Plano de Manutenção.	Serviços de manutenção de Via Permanente e de equipamentos de correção geométrica, com recursos terceirizados e próprios.	Restrição orçamentária comprometerá a manutenção da Via Permanente, comprometendo a oferta de lugares, causando prejuízos operacionais.
3	Manutenção de Sistemas	Executar programa de manutenção de cada especialidade.	Serviços de manutenção terceirizados de Sistemas Elétricos e dos Sistemas de Estações (elevadores, escadas rolantes), Obras de Arte (pontes, passarelas e viadutos), Infraestruturas de pátios e Oficinas e subestações de tração.	Restrição orçamentária comprometerá a manutenção dos Sistemas. Prejuízos operacionais.
4	Segurança e Limpeza	Garantir conforto e segurança do usuário.	Serviços terceirizados de segurança operacional e patrimonial, limpeza de trens, estações e bases de manutenção.	Restrição orçamentária e desempenho das contratadas poderão comprometer a qualidade da prestação de serviços aos usuários.
5	Energia Elétrica	Garantir suprimento de energia para operação ferroviária, inclusive Trens.	Contratos de fornecimento de energia da alta e média tensões nos mercados livre e cativo.	Restrição orçamentária. Pagar mais caro no mercado "spot" da CCEE - Câmara de Comercialização de Energia Elétrica ou interrupção da circulação.

# DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS



**Balço patrimonial em 31 de dezembro**  
(Em milhares de reais)

Ativo	Nota	2018	2017	Passivo e Patrimônio líquido	Nota	2018	2017
<b>Circulante</b>				<b>Circulante</b>			
Caixa e equivalentes de caixa	4	80.605	64.141	Fornecedores	14	267.941	375.061
Clientes e outros recebíveis	5	5.287	3.508	Garantias contratuais		1.150	1.558
Impostos e encargos a recuperar/compensar	6	1.801	3.074	Operações de arrend. merc. financeiro	15	76.956	63.408
Adiantamentos de salários e congêneres		8.333	8.565	Pessoal e encargos sociais a recolher		17.187	15.707
Adiantamentos para despesas da empresa		497	582	Provisões trabalhistas		85.373	81.643
Outros créditos	7	6.990	3.516	Impostos, taxas e contribuições a recolher		22.897	27.260
Estoques	8	195.910	181.502	Contas a pagar		14.323	25.399
Despesas de exercícios seguintes		2.753	464	Receitas diferidas	16	5.229	4.867
				Programa de participação nos resultados - PPR		42.274	38.569
<b>Total do ativo circulante</b>		<b>302.176</b>	<b>265.352</b>	<b>Total do passivo circulante</b>		<b>533.330</b>	<b>633.472</b>
<b>Não circulante</b>				<b>Não circulante</b>			
<b>Realizável a longo prazo</b>		<b>407.113</b>	<b>374.700</b>	Garantias contratuais		1.293	907
Clientes e outros recebíveis	5	20.446	17.139	Operações de arrend. merc. financeiro	15	659.158	697.628
Depósitos judiciais e recursais	9	347.183	316.954	Contas a pagar		64.146	23.716
Outros créditos	7	138	72	Convênios operacionais	10	41.199	41.199
Convênios operacionais	10	39.346	40.535	Provisões para contingências	17	698.012	743.623
				Provisões para benefícios a empregados	18	623.074	768.319
<b>Investimento</b>	11	<b>149</b>	<b>149</b>	Receitas diferidas	16	7.566	8.082
				Bens cedidos-Metrô (ext.Leste)	12.5	696.820	696.820
<b>Imobilizado líquido</b>		<b>12.422.169</b>	<b>12.240.934</b>	<b>Total do passivo não circulante</b>		<b>2.791.268</b>	<b>2.980.294</b>
Imobilizado em uso/andamento	12	10.651.045	10.435.899				
Imobilizado extensão leste	12.5	696.820	696.820	<b>Patrimônio líquido</b>			
Imobilizado linha 5 lilás	12.6	1.074.304	1.108.215	Capital social	19	15.284.558	15.284.558
				Reservas de reavaliação		454.166	493.426
<b>Intangível líquido</b>	13	<b>19.130</b>	<b>21.081</b>	Ajustes de avaliação patrimonial		(10.615)	(230.377)
				Prejuízos acumulados		(7.793.000)	(7.284.531)
<b>Total do ativo não circulante</b>		<b>12.848.561</b>	<b>12.636.864</b>			<b>7.935.109</b>	<b>8.263.076</b>
				Adiantamentos para aumento de capital	20	1.891.030	1.025.374
				<b>Total do patrimônio líquido</b>		<b>9.826.139</b>	<b>9.288.450</b>
<b>Total do ativo</b>		<b>13.150.737</b>	<b>12.902.216</b>	<b>Total do passivo e patrimônio líquido</b>		<b>13.150.737</b>	<b>12.902.216</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

**Demonstração do resultado**  
**Exercícios findos em 31 de dezembro**  
(Em milhares de reais)

	Nota	2018	2017
<b>Receita líquida</b>	21	<b>2.556.626</b>	<b>2.561.422</b>
Custo dos serviços prestados	22	(2.251.725)	(2.273.419)
<b>Lucro bruto</b>		<b>304.901</b>	<b>288.003</b>
Despesas administrativas	23	(490.649)	(578.556)
Outras receitas (despesas) líquidas	25	(174.808)	(195.302)
<b>Resultado antes das receitas e despesas financeiras</b>		<b>(360.556)</b>	<b>(485.855)</b>
Receitas financeiras	26	31.819	31.091
Despesas financeiras	26	(218.992)	(169.561)
<b>Resultado antes do imposto de renda e contribuição social</b>		<b>(547.729)</b>	<b>(624.325)</b>
Despesa com imposto de renda e contribuição social		-	-
<b>Prejuízo do exercício</b>		<b>(547.729)</b>	<b>(624.325)</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

**Demonstração do resultado abrangente**  
**Exercícios findos em 31 de dezembro**  
**(Em milhares de reais)**

---

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<u>(547.729)</u>	<u>(624.325)</u>
Remensurações de benefício pós emprego	18	<u>219.762</u>	<u>(64.058)</u>
<b>Total do resultado abrangente do exercício</b>		<u><u>(327.967)</u></u>	<u><u>(688.383)</u></u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

## Demonstração das mutações do patrimônio líquido

(Em milhares de reais)

	Capital social	Reservas de reavaliação	Ajustes de avaliação patrimonial	Prejuízos acumulados	Subtotal	Adiantamentos para aumento de capital	Total do patrimônio líquido
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2016</b>	<b>11.328.779</b>	<b>533.116</b>	<b>(166.319)</b>	<b>(6.699.896)</b>	<b>4.995.680</b>	<b>2.773.917</b>	<b>7.769.597</b>
Total do resultado abrangente do exercício							
Prejuízo do exercício	-	-	-	(624.325)	(624.325)	-	(624.325)
Ajustes de avaliação patrimonial							
Remensurações de benefício pós emprego	-	-	(64.058)	-	(64.058)	-	(64.058)
<b>Total do resultado abrangente do exercício</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(64.058)</b>	<b>(624.325)</b>	<b>(688.383)</b>	<b>-</b>	<b>(688.383)</b>
Reservas de reavaliação							
Realização da reserva	-	(39.690)	-	39.690	-	-	-
Recursos para aumento de capital							
Recursos para aumento de capital no período	-	-	-	-	-	961.316	961.316
Capitalização de recursos antecipados - majoritário	2.709.859	-	-	-	2.709.859	(2.709.859)	-
Capitalização em bens - majoritário	1.245.920	-	-	-	1.245.920	-	1.245.920
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2017</b>	<b>15.284.558</b>	<b>493.426</b>	<b>(230.377)</b>	<b>(7.284.531)</b>	<b>8.263.076</b>	<b>1.025.374</b>	<b>9.288.450</b>
Total do resultado abrangente do exercício							
Prejuízo do exercício	-	-	-	(547.729)	(547.729)	-	(547.729)
Ajustes de avaliação patrimonial							
Remensurações de benefício pós emprego	-	-	219.762	-	219.762	-	219.762
<b>Total do resultado abrangente do exercício</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>219.762</b>	<b>(547.729)</b>	<b>(327.967)</b>	<b>-</b>	<b>(327.967)</b>
Reservas de reavaliação							
Realização da reserva	-	(39.260)	-	39.260	-	-	-
Recursos para aumento de capital							
Recursos para aumento de capital no período	-	-	-	-	-	865.656	865.656
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2018</b>	<b>15.284.558</b>	<b>454.166</b>	<b>(10.615)</b>	<b>(7.793.000)</b>	<b>7.935.109</b>	<b>1.891.030</b>	<b>9.826.139</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

## Demonstração dos fluxos de caixa

Exercícios findos em 31 de dezembro

(Em milhares de reais)

	Notas	2018	2017
<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais</b>			
<b>Prejuízo do exercício</b>			
Depreciação / amortização	24	(547.729)	(624.325)
Redução ao valor recuperável - estoques	8.1	2.109	134
Redução ao Valor Recuperável - Clientes e outros recebíveis	5.2	3.593	4.241
Redução ao valor recuperável - outros créditos	7.3	(1.174)	(116)
Juros e variação monetária s/ arrendamento merc. financeiro	15.2	97.234	96.728
Provisão - contingências trabalhistas e cíveis	17.1 (b)	213.508	341.410
Reversão - contingências trabalhistas e cíveis	17.1 (b)	(125.058)	(135.953)
Despesa com previdência privada		74.517	84.521
Baixa do ativo imobilizado	12.1 / 12.2 / 13.1 / 13.2	14.006	61.045
<b>Prejuízo ajustado</b>		<b>84.332</b>	<b>127.513</b>
<b>(Acréscimo) / decréscimo do ativo circulante e não circulante</b>			
Clientes e outros recebíveis	5.1	(8.679)	(6.028)
Impostos e encargos a recuperar/compensar	6	1.273	7.743
Adiantamentos de salários e congêneres		232	(561)
Adiantamentos para despesas da empresa		85	244
Estoques	8	(16.517)	(66.553)
Depósitos judiciais e recursais	9	(30.229)	(22.693)
Despesas de exercícios seguintes		(2.289)	2.580
Convênios operacionais	10	1.189	-
Outros créditos	7.1	(2.366)	126
<b>(Acréscimo) / decréscimo do ativo não circulante mantido para venda</b>		<b>-</b>	<b>72</b>
Ativo não circulante mantido para venda		-	72
<b>Acréscimo / (decréscimo) do passivo circulante e não circulante</b>			
Fornecedores	14	(107.120)	64.025
Garantias contratuais		(22)	424
Pessoal e encargos sociais a recolher		1.480	378
Provisões trabalhistas		3.730	(261)
Impostos, taxas e contribuições a recolher		(4.363)	2.040
Contingências liquidadas	17.1 (b)	(134.061)	(149.783)
Receitas diferidas	16	(154)	(31.294)
Programa de participação nos resultados - PPR		3.705	2.804
Contas a pagar		29.354	9.237

### Caixa líquido nas atividades operacionais

(180.420) (59.987)

### Fluxo de caixa nas atividades de investimentos

Compra de imobilizado / intangível

12.1 e 13.1

(546.616) (1.988.988)

### Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos

(546.616) (1.988.988)

### Fluxo de caixa das atividades de financiamentos

Valor recebido a título de adiantamento para futuro aumento de capital

865.656 (1.748.543)

Integralização de capital social - AFAC

- 2.709.858

Integralização de capital social - bens

- 1.245.921

Pagamentos por arrendamento mercantil financeiro

15.2

(122.156) (137.335)

### Caixa líquido aplicado nas atividades de financiamentos

743.500 2.069.901

### Aumento (redução) de caixa e equivalente de caixa

16.464 20.926

### Caixa e equivalente de caixa no início do período

64.141 43.215

### Caixa e equivalente de caixa no fim do período

80.605 64.141

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

**Demonstração do valor adicionado**  
**Exercícios findos em 31 de dezembro**  
**(Em milhares de reais)**

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Receitas</b>	<b>2.597.051</b>	<b>2.594.077</b>
Receitas dos transportes ferroviários	1.558.825	1.389.388
Subvenção recebida para operação	958.888	1.141.559
Outras receitas	81.757	67.254
Estimativa para perda de créditos de liquidação duvidosa - ativos financeiros	(2.419)	(4.124)
<b>Insumos adquiridos de terceiros</b>	<b>(1.485.046)</b>	<b>(1.717.071)</b>
Custo dos serviços prestados	(1.075.725)	(1.192.703)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(409.321)	(524.368)
<b>Valor adicionado bruto</b>	<b>1.112.005</b>	<b>877.006</b>
<b>Depreciação/amortização</b>	<b>(353.326)</b>	<b>(299.828)</b>
<b>Valor adicionado produzido pela entidade</b>	<b>758.679</b>	<b>577.178</b>
<b>Valor adicionado recebido em transferência</b>	<b>31.819</b>	<b>31.091</b>
Receitas financeiras	31.819	31.091
<b>Valor adicionado total a distribuir</b>	<b>790.498</b>	<b>608.269</b>
<b>Pessoal</b>	<b>1.000.263</b>	<b>961.455</b>
Remuneração direta	762.627	746.222
Benefícios	191.118	169.172
FGTS	46.518	46.061

<b>Impostos, taxas e contribuições</b>	<b>110.553</b>	<b>93.307</b>
Federais	108.497	92.372
Estaduais	1.380	515
Municipais	676	420
<b>Remuneração de capitais de terceiros</b>	<b>227.411</b>	<b>177.832</b>
Juros	218.992	169.560
Aluguéis	8.419	8.272
<b>Prejuízo do exercício</b>	<b>(547.729)</b>	<b>(624.325)</b>
<b>Valor adicionado distribuído</b>	<b>790.498</b>	<b>608.269</b>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 01 Informações gerais

A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM ("CPTM" ou "Companhia") é uma sociedade anônima, de capital autorizado, 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, que 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.

Presente em 23 municípios, com uma malha ferroviária de 273 quilômetros de extensão e 7 linhas, a CPTM transportou 863,3 milhões de passageiros em 2018, a partir de uma política tarifária de caráter social e do transporte gratuito por transferência interna e externa e de usuários especiais (desempregados, idosos, deficientes entre outros).

Neste exercício, em 31 de março, nova linha foi inaugurada - Linha 13 – Jade, com operação assistida e horário restrito de funcionamento, sendo em julho iniciada a operação em horário comercial pleno e cobrança de tarifa. No mês de outubro, foram implementados os serviços diferenciados Connect, entre as estações de Brás e Aeroporto com a mesma tarifa do trem metropolitano e o Expresso Aeroporto, com saída da estação Luz e com tarifa especial.

Nos termos da Lei nº 16.646 de 11/01/2018, a Fazenda do Estado de São Paulo, neste exercício, findo em 31 de dezembro de 2018, na condição de acionista majoritário, repassou recursos financeiros à CPTM da ordem de R\$ 1.824.544 (R\$ 2.102.875 em 2017), sendo R\$ 865.656 (R\$ 961.316 em 2017) referentes a aportes para investimentos e R\$ 958.888 (R\$ 1.141.559 em 2017) relativos a aportes para subvenção.

Estas Demonstrações Contábeis foram autorizadas pela Diretoria da Companhia em 14 de março de 2019.

### 2 Apresentação das demonstrações contábeis

#### 2.1 Base de preparação

As demonstrações contábeis da CPTM foram preparadas e estão sendo apresentadas conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil, em conformidade com as disposições da legislação societária brasileira, os Pronunciamentos, as Orientações e as Interpretações Técnicas divulgadas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC).

#### 2.2 Demonstração do valor adicionado

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

#### 2.3 Base de mensuração

As demonstrações contábeis foram preparadas utilizando o custo histórico como base de valor, com exceção dos instrumentos financeiros mensurados pelo valor justo por meio do resultado.

#### 2.4 Moeda funcional

As demonstrações contábeis estão apresentadas em Reais (R\$), moeda funcional da Companhia.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 2.5 Uso de estimativas

As estimativas contábeis envolvidas na preparação das demonstrações contábeis foram baseadas em fatores objetivos e subjetivos e com base no julgamento da administração para determinação do valor adequado a ser registrado e divulgado por essa Companhia.

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 revisa suas estimativas e premissas anualmente.

Os itens significativos sujeitos a essas estimativas e premissas estão evidenciados em notas explicativas:

- Estimativa para perda com crédito de liquidação duvidosa (notas 5 e 7);
- Estimativa para redução ao valor recuperável de estoques (nota 8);
- Vidas úteis de ativos imobilizados e intangíveis (notas 12 e 13);
- Provisões para contingências (nota 17) e;
- Provisões para benefícios a empregados (nota 18).

### 3 Principais práticas contábeis

#### 3.1 Caixa e equivalentes de caixa

Recursos mantidos com a finalidade de atender a compromissos de caixa de curto prazo e não para investimentos ou outros fins nesta Companhia.

As aplicações financeiras são reconhecidas e mensuradas pelo valor justo e os recursos financeiros auferidos nessas operações são alocados diretamente no resultado do exercício.

#### 3.2 Ativos financeiros

##### 3.2.1 Classificação

A Companhia classifica seus ativos financeiros no momento do seu reconhecimento inicial, sob as categorias (a) mensuradas ao valor justo por meio do resultado e (b) empréstimos e recebíveis.

##### (a) Ativos Financeiros a Valor Justo Por Meio do Resultado

Os ativos financeiros ao valor justo por meio do resultado são ativos financeiros mantidos para negociação. Um ativo financeiro é classificado nesta categoria se foi adquirido, principalmente, para fins de venda no curto prazo. Os derivativos também são categorizados como mantidos para negociação, a menos que tenham sido designados como instrumentos de hedge.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Em geral, os ativos dessa categoria são classificados como aplicações financeiras de curto prazo, no ativo circulante. Aqueles com vencimento original acima de um ano podem ser classificados como aplicações financeiras de curto prazo baseado na intenção e habilidade da administração em resgatá-los em período menor que um ano bem como, considerando-se a natureza de alta liquidez e pelo fato de representarem um caixa disponível para operações correntes.

Nessa categoria, estão classificadas Caixa e equivalentes de Caixa.

### (b) Empréstimos e recebíveis

Os empréstimos e recebíveis são ativos financeiros não derivativos, com pagamentos fixos ou determináveis, que não são cotados em um mercado ativo. São apresentados como ativo circulante, exceto aqueles com prazo de vencimento superior a 12 meses após a data de emissão do balanço (estes são classificados como ativos não circulantes).

Nessa categoria, estão classificados Clientes e outros recebíveis e Outros créditos.

### 3.2.2 Reconhecimento inicial e mensuração

As compras e as vendas de ativos financeiros são normalmente reconhecidas na data de negociação, data na qual a Companhia se compromete a comprar ou vender o ativo.

Os ativos financeiros são baixados quando os direitos de receber fluxos de caixa dos investimentos tenham vencido ou tenham sido transferidos; neste último caso, desde que a Companhia tenha transferido, significativamente, todos os riscos e os benefícios da propriedade.

### (a) Ativos financeiros ao valor justo por meio do resultado

Os ativos financeiros ao valor justo por meio do resultado são reconhecidos e mensurados pelo valor justo, e os custos da transação são debitados ao resultado.

Os ganhos ou as perdas decorrentes de variações no valor justo são reconhecidos no resultado, no período em que ocorrerem.

### (b) Empréstimos e recebíveis

Os empréstimos e recebíveis são reconhecidos pelo custo amortizado, utilizando-se o método da taxa efetiva de juros.

### 3.2.3 Redução ao valor de recuperação de ativos financeiros

A Companhia avalia na data 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".

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

O valor contábil do ativo é reduzido por meio de uma estimativa de perda e o valor da perda é reconhecido no 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 estimativa. Em caso de eventual recuperação futura de um valor baixado, essa recuperação é reconhecida na demonstração do resultado.

### 3.3 Passivos financeiros

#### 3.3.1 Classificação

A Companhia classifica seus passivos financeiros no momento do seu reconhecimento inicial na categoria de "outros passivos financeiros".

Nessa categoria, estão classificados Fornecedores, Garantias Contratuais e Contas a Pagar.

#### 3.3.2 Reconhecimento inicial e mensuração

Os passivos financeiros são inicialmente reconhecidos a valor justo e acrescidos do custo da transação diretamente relacionado, quando aplicável.

Após o reconhecimento inicial, esses passivos financeiros são remensurados pelo custo amortizado utilizando o método dos juros efetivos. As despesas com juros e encargos são reconhecidos no resultado, no período em que ocorrerem.

#### 3.4 Clientes e outros recebíveis

São registrados pelo valor líquido realizável e não incluem juros, ajustado pela constituição de estimativa de perdas com créditos de liquidação duvidosa, cuja base é o histórico de inadimplência e análise individual de cada crédito, em montante considerado suficiente pela Administração para a cobertura de perdas na realização deste grupo contábil.

#### 3.5 Estoques

Os estoques da Companhia são destinados ao uso e consumo na prestação de serviço de transporte e estão avaliados pelo custo médio ponderado de aquisição, sendo constituída, quando aplicável, estimativa para redução ao valor recuperável em montante considerado pela Administração como suficiente para cobrir eventuais perdas.

#### 3.6 Depósitos judiciais e recursais

Tratam-se de depósitos de natureza transitória, revertidos ou não à CPTM por decisão judicial, quando do encerramento da respectiva ação. São apropriados em conta de Ativo, permanecendo desta forma registrados até que haja a destinação do valor depositado, ou seja, disponibilizado ao reclamante - baixado como despesa ou por reversão financeira à Companhia. São reconhecidos quando do desembolso pelo valor efetivamente depositado.

#### 3.7 Imobilizado

O Imobilizado é reconhecido pelo custo histórico de sua aquisição e/ou construção, acrescido de valores das melhorias e/ou reformas, e apresentado pelo montante líquido dos efeitos de depreciação, calculada pelo método linear às taxas mencionadas na nota 12.

Os valores residuais, vida útil dos ativos e os métodos de depreciação são os considerados como adequados nas condições atuais de registro contábil, sendo a depreciação acumulada no período reconhecida no resultado do exercício.

O Imobilizado está acrescido de reavaliação constituída no exercício de 2002, conforme Laudos de Reavaliação emitidos em 31 de maio de 2002 pela empresa Aerocarta S.A. - Engenharia de Aerolevantamentos, que contemplou os bens patrimoniais adquiridos até 31 de dezembro de 2000.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Ativos	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
	<b>2.484.946</b>

### 3.8 Intangível

O ativo intangível representa ativos identificáveis, sem substância física, resultantes de direito contratual, com capacidade de geração de benefícios econômicos futuros.

O intangível é registrado pelo valor de custo, deduzidos das amortizações acumuladas e, quando aplicável, das perdas por *impairment*.

Despesas subsequentes com ativos intangíveis são capitalizadas somente quando resultarem em aumento dos benefícios econômicos futuros.

A amortização é reconhecida no resultado pelo método linear considerando a vida útil de 5 anos, a partir da data da sua disponibilidade para uso.

### 3.9 Redução ao valor recuperável de ativos não financeiros

A Companhia revisa anualmente o valor contábil de seus ativos não financeiros, sujeitos à depreciação e amortização, para se assegurar que não estejam registrados contabilmente por valor que exceda seus valores de recuperação, conforme disposições previstas no pronunciamento técnico CPC 01 (R1) - Redução do Valor Recuperável de Ativos.

Neste estudo, a CPTM é considerada, para fins de testes de *impairment*, como uma única Unidade Geradora de Caixa – UGC, tendo em vista que os ativos que compõem a estrutura ferroviária não são capazes de gerar receitas de forma individualizada e, consequentemente, gerar entradas de caixa amplamente independentes sem que o resto da estrutura ferroviária também esteja em condições operacionais.

### 3.10 Fornecedores

Nas contas a pagar aos fornecedores estão considerados compromissos com terceiros em decorrência de serviços e materiais adquiridos para uso operacional bem como pela aquisição de ativos técnicos, cujo prazo de vencimento corresponde a 12 meses subsequentes ao exercício social encerrado. São reconhecidas pelo valor justo e, subsequentemente, mensuradas pelo custo amortizado a partir do método da taxa efetiva de juros.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 3.11 Arrendamento Mercantil Financeiro

Arrendamento mercantil financeiro caracterizado mediante termos do contrato firmado pela CPTM em 19 de março de 2010 com a CTRENS - Companhia de Manutenção, na categoria de Parceria Pública Privada - PPP Administrativa, nos termos do CPC 06 (R1) - Operações de Arrendamento Mercantil, no qual considerado o fornecimento de 36 trens de 8 carros, totalizando 288 carros, para a substituição dos trens em operação na Linha 8 – Diamante, com transferência dos trens à CPTM e sem previsão contratual de pagamento de valor residual ao final do contrato.

### 3.12 Provisões para contingências

Provisões são reconhecidas pela Companhia diante de uma obrigação presente (legal ou não formalizada) em consequência de um evento passado, sendo provável que benefícios econômicos sejam requeridos para liquidar tal obrigação, sendo possível uma estimativa confiável de seu valor.

As provisões são revisadas e ajustadas, levando-se em considerações alterações nas circunstâncias e premissas que a determinaram, tais como prazo de prescrição aplicável, conclusões de inspeções fiscais ou exposições adicionais identificadas com base em novos assuntos ou decisões de tribunais.

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.

### 3.13 Benefícios a empregados

A Companhia concede aos seus empregados benefícios por meio de programa previdenciário, de programa de assistência médica e odontológica, de programa de participação nos resultados e por desligamento a empregados sucedidos da Ferrovia Paulista S/A – FEPASA.

Caracterizados como benefícios pós emprego, os relativos ao programa previdenciário, de assistência médica e de desligamento a empregados sucedidos da Ferrovia Paulista S/A FEPASA são avaliados por consultoria atuarial especializada, na periodicidade anual, sendo os efeitos das remensurações atuariais reconhecidas no ORA, nos termos do CPC 33 (R1) Benefícios a Empregados de 13/12/2012.

As premissas utilizadas, exposição dos resultados e parecer sobre os resultados apurados estão evidenciados na nota 18.

### 3.14 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, sendo, em contrário, demonstrados como não circulantes.

**3.15 Reconhecimento de receita**

A receita é reconhecida na extensão em que for provável que benefícios econômicos serão gerados para a Companhia e quando esta possa ser mensurada de forma confiável.

A receita é mensurada com base no valor justo da contraprestação recebida ou a receber, excluindo descontos, abatimentos e impostos incidentes sobre a mesma, reconhecida pelo regime de competência, excetuando-se a decorrente dos serviços prestados por meio da utilização de bilhete magnético, reconhecida pelo montante da venda.

A receita é gerada preponderantemente pela atividade operacional de prestação de serviço de transporte, cuja tarifa é fixada pelo Governo do Estado de São Paulo, de caráter social e, assim sendo, em volume financeiro insuficiente para frente aos custos e despesas operacionais a ela vinculados. A referida receita decorre da venda de bilhete de cartolina com tarja magnética intitulado Edmonson, comercializado pela própria Companhia para permissão de uma viagem, de uso exclusivo na ferrovia ou integrado com o modal rodoviário, e pela utilização de bilhetes eletrônicos, cartões inteligentes com circuito integrado sem contato (ContactlessSmartCard) controlados por meio de Sistemas de Bilhetagem Eletrônica - SBE.

No ano de 2018, foram utilizados cartões eletrônicos de três sistemas de bilhetagem eletrônica (SBE) nos validadores dos bloqueios de nossas estações, sendo: Bilhete Único (BU), Bilhete do Ônibus Metropolitano (BOM) e BENFÁCIL (municípios de Itapevi, Barueri e Jandira).

Os sistemas de bilhetagem eletrônica representaram em 2018 o percentual de 73,5% do total da receita bruta de prestação de serviço de transporte aferida pela Companhia, apuradas de acordo com a efetiva utilização do modal ferroviário, conforme as tarifas então praticadas.

Nos casos do BOM e do BU, os fluxos financeiros correspondentes, em conformidade aos termos dos convênios assinados pela Companhia e demais partícipes, são decorrentes de vendas antecipadas, através do carregamento de créditos em cartões eletrônicos, rateados entre os partícipes com base no quantitativo histórico de pagantes transportados por cada companhia dentro de cada sistema. No caso do sistema BENFÁCIL, a remuneração se dá pela apuração dos quantitativos de passageiros transportados em períodos de 10 dias e valorados pelas tarifas exclusiva e integrada vigentes na ocasião da validação em nossos bloqueios.

No ambiente de bilhetagem eletrônica, no que se refere ao BU e BOM, há de se observar o descolamento do fluxo financeiro em relação à prestação de serviço de transporte, haja vista que o volume dos créditos recebidos, decorrente das vendas antecipadas, não se vincula diretamente à prestação de serviço de transporte, sendo o fluxo financeiro vinculado a regras de partição pré-estabelecidas em convênio bem como voláteis ao comportamento do usuário quanto ao carregamento de créditos.

Neste contexto, para o exercício de 2018, do comparativo da receita de transporte, mensurada pela utilização do transporte ferroviário, em relação ao fluxo financeiro, foi apurado um déficit financeiro frente ao serviço prestado, sendo reconhecida uma perda para 2018 de R\$ 192.010 (R\$ 184.494 em 2017), registrada conforme nota 25.

Com relação ao déficit financeiro frente ao serviço prestado, que resultou em uma perda de R\$ 192.010 em 2018, no Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, no que se refere ao Bilhete único – BU, a Companhia está participando de análise conjunta com a SPTrans e o METRO visando identificar causas e efeitos.

O saldo em poder do público relativo aos créditos em cartões eletrônicos das vendas antecipadas, conforme divulgado em site da São Paulo Transportes - SPTrans, gestora do SBE - BU, é de R\$ 1.591.103, dos quais R\$ 237.641 serão potenciais usuários na CPTM.

O saldo em poder do público relativo aos créditos em cartões eletrônicos das vendas antecipadas, segundo o Consórcio Metropolitano de Transportes – CMT, gestor do SBE - BOM, é de R\$ 756.561, sem projeção de potenciais usuários na CPTM.

**3.16 Subvenções Governamentais**

A subvenção governamental tem como finalidade oferecer suporte financeiro imediato à Companhia, por meio de repasses de recursos financeiros realizados pela Fazenda do Estado de São Paulo para complemento de cobertura das necessidades operacionais.

Para o exercício 2018, os repasses financeiros foram sustentados pela Lei nº 16.646 de 11/01/2018, sem custos futuros correspondentes, e são reconhecidos no resultado conforme efetivo recebimento.

**3.17 Normas e interpretações novas e revisadas**

Em 2018, houve alterações em diversos Pronunciamentos e Interpretações Técnicas aprovadas por meio de Revisão de Pronunciamentos Técnicos nº 13/2018 em 5 de outubro de 2018, onde foram revisados os Pronunciamentos Técnicos CPC 02 (R2), CPC 03 (R2), CPC 04 (R1), CPC 11, CPC 15 (R1), CPC 16 (R1), CPC 18 (R2), CPC 19 (R2), CPC 20 (R1), CPC 25, CPC 26 (R1), CPC 27, CPC 28, CPC 29, CPC 32, CPC 33 (R1), CPC 37 (R1), CPC 39, CPC 40 (R1), CPC 47, CPC 48, ICPC 01 (R1), e ICPC 12; seus reflexos foram observados e aplicados no que coube à companhia.

Também em 2018 houve aprovação do CPC 49 – Contabilização e relatório contábil de planos de benefícios de aposentadoria, com aprovação em 06 de abril de 2018, ainda sem data definida para início da vigência.

**4 Caixa e equivalentes de caixa**

	2018	2017
Bancos	12.452	9.543
Aplicações financeiras	62.613	49.300
Valores em trânsito	5.540	5.298
	<b>80.605</b>	<b>64.141</b>

Valores em trânsito referem-se a valores arrecadados nas estações da CPTM, cujo transporte e conferência do numerário são 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.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

As aplicações financeiras derivam do saldo das receitas (recursos próprios) e demais créditos arrecadados diariamente pela CPTM após os pagamentos realizados, transferido para a conta única do Sistema SIAFEM - Sistema de Administração Financeira de Estados e Municípios, aplicado no FIF - Fundo de Investimento Financeiro, administrado pela Secretaria da Fazenda, conforme determinado pelo Decreto 60.244 de 14 de março de 2014.

A CPTM também possui uma conta garantia mantida na Caixa Econômica Federal vinculada ao contrato da PPP (nota 15), sendo o seu saldo aplicado em um fundo de renda fixa de longo prazo (CAIXA FIC ESPECIAL RF LP).

Os créditos de reversões judiciais também na Caixa Econômica Federal são depositados em uma aplicação financeira (CAIXA FIC SIGMA REF DI) por um período de três meses, quando então os valores de principal e rendimentos são resgatados e transferidos para nossa conta única.

É mantida também no banco Bradesco aplicação financeira (CDBs/LETRAS) como uma reserva para os pagamentos das liquidações financeiras da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica – CCEE, responsável pela comercialização de energia elétrica no Brasil.

### 5 Clientes e outros recebíveis

Decorrem da permissão de passagem em vias férreas, do uso de instalações e espaços para exploração comercial da prestação de serviços diversos e outros eventos dos quais derivem créditos à Companhia, conforme convênios e termos de permissão firmados entre as partes.

O procedimento, em se constatando a inadimplência e a ausência da possibilidade de liquidação dos créditos em aberto, é a transferência dos títulos do ativo circulante para o não circulante e a constituição de estimativa para perda dos créditos de liquidação duvidosa, avaliados na periodicidade anual ou quando da ocorrência de eventos que impactem no registro contábil.

Nestas condições, para o exercício de 2018, a Companhia identificou a necessidade de constituição de estimativa para perda com crédito de liquidação duvidosa, no montante de R\$ 20.370 (R\$ 16.777 em 2017).

#### 5.1 Composição:

	Circulante		Não Circulante	
	2018	2017	2018	2017
Permissão de passagem em vias férreas	1.304	1.115	21.711	18.436
Uso de instalações e espaços – expl. comercial	2.805	2.393	19.105	15.480
Outros	1.178	-	-	-
	<b>5.287</b>	<b>3.508</b>	<b>40.816</b>	<b>33.916</b>
Estimativa para perda de crédito de liquidação duvidosa	-	-	(20.370)	(16.777)
	<b>5.287</b>	<b>3.508</b>	<b>20.446</b>	<b>17.139</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 5.2 Movimentação da estimativa para perda de crédito de liquidação duvidosa:

	2018	2017
Saldo inicial	16.777	12.536
Adições	4.807	4.850
Baixas	(1.214)	(609)
	<b>20.370</b>	<b>16.777</b>

### 6 Impostos e encargos a recuperar / compensar

Os créditos a compensar se referem a tributos incidentes na fonte, preponderantemente decorrentes de aplicações financeiras, que, pela apuração de prejuízo fiscal, são compensados após entrega da ECF, em exercício subsequente.

O imposto de importação a recuperar é mérito de processo de restituição apresentado à órgão competente que aguarda liberação, assim como os demais tributos e encargos sociais, cujos processos foram protocolados junto aos órgãos competentes e aguardam manifestação a respeito.

	2018	2017
IR/CSLL a compensar	373	1.677
II - Imposto de Importação a Recuperar	697	683
Outros a recuperar	731	714
	<b>1.801</b>	<b>3.074</b>

Para os exercícios de 2018 e 2017, a Companhia não identificou a necessidade de constituir estimativa para redução ao valor recuperável.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 7 Outros créditos

#### 7.1 Composição por natureza do crédito:

	Circulante		Não circulante	
	2018	2017	2018	2017
Cessão de empregados	-	1.376	-	-
Bloqueios judiciais	910	804	-	-
Acordos - ações judiciais	3.592	37	58	72
Penalidades contratuais	1.298	52	2.691	3.693
Prestação de serviços	71	30	6	8
Venda de bilhetes	644	573	-	-
Outros	475	644	564	654
INSS - Ressarcimento Convênio	-	-	1.562	1.562
Crédito decorrente de adiantamento não liquidado	-	-	2.287	2.287
	<b>6.990</b>	<b>3.516</b>	<b>7.168</b>	<b>8.276</b>
Estimativa para perda com crédito de liquidação duvidosa	-	-	(7.030)	(8.204)
	<b>6.990</b>	<b>3.516</b>	<b>138</b>	<b>72</b>

#### 7.2 Composição da estimativa para perda com crédito de liquidação duvidosa:

	2018			2017		
	Valor bruto	Estimativa para perda com crédito de liquidação duvidosa	Valor líquido	Valor bruto	Estimativa para perda com crédito de liquidação duvidosa	Valor líquido
Penalidades contratuais	2.691	(2.691)	-	3.693	(3.693)	-
INSS - Ressarcimento Convênio	1.562	(1.562)	-	1.562	(1.562)	-
Crédito decorrente de adiantamento não liquidado	2.287	(2.287)	-	2.287	(2.287)	-
Outros	628	(490)	138	734	(662)	72
	<b>7.168</b>	<b>(7.030)</b>	<b>138</b>	<b>8.276</b>	<b>(8.204)</b>	<b>72</b>

11

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Para o exercício de 2018, decorrente de análises realizadas pela Administração, a Companhia identificou a necessidade de redução da estimativa para perda com créditos de liquidação duvidosa para o montante de R\$ 7.030 (R\$ 8.204 em 2017).

#### 7.3 Movimentação da estimativa para perda com crédito de liquidação duvidosa:

	2018	2017
Saldo inicial	8.204	8.320
Adições	251	248
Baixas	(1.425)	(364)
	<b>7.030</b>	<b>8.204</b>

### 8 Estoques

Os estoques da Companhia são compostos por insumos necessários à sua operação e manutenção.

	2018	2017
Material ferroviário e de uso geral	190.250	172.840
Material de escritório	1.129	755
Material inservível e sucata	1.248	1.394
Material em análise	2.059	520
Bilhetes	302	709
Material a devolver - reprova por laudo	144	23
Materiais em poder de terceiros	3.823	6.197
	<b>198.955</b>	<b>182.438</b>
Redução ao valor recuperável	(3.045)	(936)
	<b>195.910</b>	<b>181.502</b>

12

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

A redução ao valor recuperável corresponde a itens estocados cuja utilização é específica em séries de trens que não mais pertencem a frota operacional da Companhia, os quais serão mérito de alienação na condição de inservíveis.

### 8.1 Movimentação para redução ao valor recuperável:

	2018	2017
Saldo inicial	936	802
Adições	2.494	134
Baixas	(385)	-
	<b>3.045</b>	<b>936</b>

### 9 Depósitos judiciais e recursais

Os depósitos judiciais e recursais efetuados pela Companhia estão classificados em:

	2018	2017
Cíveis	14.735	15.919
Recursais	71.275	69.174
Trabalhistas	8.580	6.300
Tributários	252.593	225.561
	<b>347.183</b>	<b>316.954</b>

### 9.1 Movimentação no período

	Reversões					2018
	2017	Adições	Ao reclamante	À CPTM	Reclassificação <sup>1</sup>	
Cíveis	15.919	2.578	(1.624)	(218)	(1.920)	14.735
Recursais	69.174	13.506	(7.017)	(4.388)	-	71.275
Trabalhistas	6.300	4.028	(1.356)	(392)	-	8.580
Tributários	225.561	27.032	-	-	-	252.593
	<b>316.954</b>	<b>47.144</b>	<b>(9.997)</b>	<b>(4.998)</b>	<b>(1.920)</b>	<b>347.183</b>

13

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

<sup>1</sup>Corresponde a depósito judicial efetivado pela Companhia para cobertura de pleito de desapropriação e que, assim sendo, foi reclassificado para o Grupo Ativo Imobilizado (nota 12.6.1).

### 10 Convênios operacionais

	2018			2017		
	CTBU	RFFSA	Total	CTBU	RFFSA	Total
<b>Ativo não circulante</b>						
CBTU	12.773		12.773	13.962		13.962
RFFSA		7.054	7.054		7.054	7.054
ERMAP <sup>1</sup>		19.519	19.519		19.519	19.519
	<b>12.773</b>	<b>26.573</b>	<b>39.346</b>	<b>13.962</b>	<b>26.573</b>	<b>40.535</b>
<b>Passivo não circulante</b>						
CBTU	15.851		15.851	15.851		15.851
RFFSA		18	18		18	18
ERMAP <sup>1</sup>		25.330	25.330		25.330	25.330
	<b>15.851</b>	<b>25.348</b>	<b>41.199</b>	<b>15.851</b>	<b>25.348</b>	<b>41.199</b>
<b>Líquido a receber (a pagar)</b>	<b>(3.078)</b>	<b>1.225</b>	<b>(1.853)</b>	<b>(1.889)</b>	<b>1.225</b>	<b>(664)</b>

<sup>1</sup> O ERMAP (Escritório Regional da Malha Paulista, extinta FEPASA) foi incorporado à administração da extinta RFFSA.

O Convênio firmado com a CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos visava 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, decorrente do Protocolo e Justificação da Cisão da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, ocorrida em 26/05/1994.

Quanto a Rede Ferroviária Federal S.A, mesmo extinta, os créditos são mantidos pelo fato do Governo Federal ter assumido todos os ativos e passivos da empresa, estando encerrados os trabalhos de avaliação documental pelo responsável pela inventariança da referida Empresa. Como para ambos os casos, há o reconhecimento de passivo decorrente dos mesmos instrumentos de sustentação para os créditos pendentes, passíveis de encontro de contas, não é constituída estimativa para perda para crédito duvidoso.

14

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 11 Investimento

Os investimentos desta Companhia estão compostos conforme abaixo, sendo que a participação em empresas de telefonia não atribuem à CPTM controle ou influência sobre as mesmas, sendo registradas pelo custo histórico.

	2018	2017
Ações de telefonia	117	117
Obras de arte pictóricas	32	32
	<b>149</b>	<b>149</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 12 Imobilizado em uso/andamento

	2018			2017			
	Taxas de depreciação	Custo reavaliado	Custo original	Custo total	Custo reavaliado	Custo original	Custo total
Terrenos e leito da linha	-	538.715	1.391.916	1.930.631	538.715	1.242.678	1.781.393
Via permanente, edifícios e instalações	1,25% a 6,66%	989.436	4.607.415	5.596.851	989.436	3.074.528	4.063.964
Equipamentos de transportes ferroviários	6,66% a 10%	2.384	2.882	5.266	2.384	2.882	5.266
Trens	2,50% a 7,14%	411.021	3.185.633	3.596.654	568.843	3.211.525	3.780.368
Outros equipamentos de transporte	5,55% a 33,33%	5.406	118.792	124.198	5.406	118.792	124.198
Equipamentos, máquinas e ferramentas	4% a 33,33%	8.131	307.966	316.097	8.131	278.047	286.178
Mobiliário em geral	4,34% a 33,33%	630	76.327	76.957	628	75.227	75.855
Outros ativos imobilizados		424	56.075	56.499	36	42.403	42.439
Imobilizações em andamento			2.212.598	2.212.598		3.453.349	3.453.349
Equipamentos de giro			6.265	6.265		4.474	4.474
Adiantamentos Concedidos			89.778	89.778		47.809	47.809
		<b>1.956.147</b>	<b>12.055.647</b>	<b>14.011.794</b>	<b>2.113.579</b>	<b>11.551.714</b>	<b>13.665.293</b>
<b>Depreciação acumulada</b>		<b>(1.268.019)</b>	<b>(2.092.730)</b>	<b>(3.360.749)</b>	<b>(1.365.963)</b>	<b>(1.863.431)</b>	<b>(3.229.394)</b>
		<b>688.128</b>	<b>9.962.917</b>	<b>10.651.045</b>	<b>747.616</b>	<b>9.688.283</b>	<b>10.435.899</b>

16

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 12.1. Movimentação do período (Custo de aquisição):

	2017	Adições	Transferências	Reclassificações <sup>1</sup>	Baixas	2018
Terrenos e leito de linha	1.781.393	7.988	140.848	402	-	1.930.631
Via permanente, edifícios e instalações	4.063.964	17.465	1.499.520	15.902	-	5.596.851
Equipamentos de transportes ferroviários	5.266	-	-	-	-	5.266
Trens	3.780.367	-	6.897	(550)	(190.060)	3.596.654
Outros equipamentos de transporte	124.198	-	-	-	-	124.198
Equipamentos, máquinas e ferramentas	286.178	262	40.951	(11.286)	(8)	316.097
Mobiliário em geral	75.856	1.442	519	102	(962)	76.957
Outros ativos imobilizados	42.439	212	17.519	(3.588)	(83)	56.499
Imobilizações em andamento	3.453.349	504.652	(1.706.254)	(39.149)	-	2.212.598
Equipamentos de giro	4.475	2.127	-	-	(337)	6.265
Adiantamentos Concedidos	47.808	3.724	-	38.246	-	89.778
	<b>13.665.293</b>	<b>537.872</b>	<b>-</b>	<b>79</b>	<b>(191.450)</b>	<b>14.011.794</b>

<sup>1</sup>Reclassificações efetivadas para readequação de contas do ativo imobilizado, sendo o saldo remanescente referente a registro constatado no ativo intangível indevidamente.

17

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 12.2. Movimentação do período (depreciação):

	2017	Adições	Reclassificações <sup>1</sup>	Baixas	2018
Via permanente, edifícios e instalações	1.576.235	158.974	-	-	1.735.209
Equipamentos de transportes ferroviários	3.467	209	-	-	3.676
Trens	1.301.731	119.934	(551)	(179.063)	1.242.051
Outros equipamentos de transporte	48.906	5.935	-	-	54.841
Equipamentos, máquinas e ferramentas	214.736	16.693	-	(8)	231.421
Mobiliário em geral	64.343	4.970	15	(945)	68.383
Outros ativos imobilizados	19.976	4.701	551	(60)	25.168
	<b>3.229.394</b>	<b>311.416</b>	<b>15</b>	<b>(180.076)</b>	<b>3.360.749</b>

<sup>1</sup>Reclassificações: 1.R\$ 551 referente a um carro de passageiros que foi destinado para carro de estudos da Escola SENAI, mantida pela Companhia, e 2.R\$ 15 referente registro constatado indevidamente no ativo intangível.

18

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 12.3 Perdas por redução ao valor recuperável reconhecidas no exercício

A revisão realizada para o exercício de 2018, considerando a Companhia como uma única unidade geradora de caixa - UGC, a partir de testes pela metodologia de avaliação por custos por reposição depreciados, não resultou na necessidade de reconhecimento de perda para redução ao valor recuperável.

### 12.4 Ativos adquiridos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM) para a utilização pela CPTM

No exercício de 2013 foram firmados contratos de fornecimento de trens e respectivos sobressalentes diretamente pela STM para serem utilizados pela CPTM.

Até 31/12/2017, o efetivo de trens entregues e em operação acumulavam o total de 30 trens, de 8 carros cada um, valorados ao custo residual de R\$ 859.860, conforme controle interno dos custos de aquisição, data de disponibilidade para uso e pela aplicação de taxa de depreciação nos mesmos critérios vigentes na Companhia.

Em 31/12/2018, o quantitativo de trens entregues e em operação corresponde ao acumulado de 58 trens, correspondentes ao montante residual de R\$ 1.597.315, aferido na mesma métrica inicial, ou seja, por meio do controle dos custos de aquisição, data da disponibilidade para uso e pela aplicação de taxa de depreciação nos mesmos critérios vigentes na Companhia.

Há de se informar que ações foram iniciadas para que haja a deliberação dos acionistas da Companhia de capitalização dos referidos ativos, nas mesmas condições em que foi realizada em 28/11/2017 a 48ª Assembleia Geral Extraordinária, foram incorporados ao patrimônio da Companhia 57 trens e respectivos sobressalentes, ou seja, por meio de aporte em bens.

A movimentação do custo histórico e da depreciação acumulada realizados durante o exercício de 2018 está mensurada conforme segue:

	2017	Adições	2018
Custo incorrido	874.988	769.713	1.644.701
Depreciação acumulada	(15.128)	(32.258)	(47.386)
	<b>859.860</b>	<b>737.455</b>	<b>1.597.315</b>

### 12.5 Imobilizado extensão leste

A CPTM firmou Convênio, em dezembro de 2007, com o 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.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

No exercício findo em 31 de dezembro de 2013, o ativo intitulado Extensão Leste foi reconhecido no Imobilizado da Companhia pelos valores residuais de registro no METRO (base 31 de dezembro de 2012), pela similaridade dos bens no modal metro ferroviário, em contrapartida a um Passivo Não Circulante - Bens Cedidos do METRO (Extensão Leste).

Ativos	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo em 2018 e 2017
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
	<b>791.665</b>	<b>(94.845)</b>	<b>696.820</b>

A partir do exercício de 2014, tendo em vista que estudos e ações foram iniciados pela Administração, objetivando a devida regularidade patrimonial, que requeriam levantamentos de vida útil remanescente e a determinação de taxas de depreciação, se manteve o registro contábil inicial inalterado, procedimento este mantido para o exercício de 2018.

Na 42ª Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 19 de novembro de 2015, deliberaram os Srs Acionistas da CPTM pelo cometimento à Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras - FIPECAFI da elaboração do laudo de avaliação de valor, objetivando a efetivação da operação societária de aporte de capital em bens, nos termos da Lei 6.404/76.

O Laudo de Avaliação de Valor elaborado pela FIPECAFI está atualizado para a data base de 30/09/2018, conforme escrita da Companhia do Metropolitanos de São Paulo - METRO, totalizando R\$ 648.307.

Caso o custo incorrido e a depreciação tivesse sofrido atualização desde 31 de dezembro de 2012, os valores de depreciação acumulada e os valores residuais, na data de 31/12/2018, estariam mensurados conforme segue:

	2017	Reversão das baixas de 2017	Adição	Saldo em 30/09/2018 Laudo de avaliação	Adição	2018
Custo incorrido	794.275	18	-	794.293	-	794.293
Depreciação acumulada	(139.503)	-	(6.483)	(145.986)	(2.161)	(148.147)
	<b>654.772</b>	<b>18</b>	<b>(6.483)</b>	<b>648.307</b>	<b>(2.161)</b>	<b>646.146</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### (a) Composição:

Ativos	2018			2017		
	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo	Custo incorrido	Depreciação acumulada	Saldo
Terrenos desapropriados	60.992	-	60.992	60.992	-	60.992
Edificações	640.282	(120.443)	519.839	640.281	(113.618)	526.663
Sistemas	81.263	(26.298)	54.965	81.246	(24.573)	56.673
Outros	11.756	(1.406)	10.350	11.756	(1.312)	10.444
	<b>794.293</b>	<b>(148.147)</b>	<b>646.146</b>	<b>794.275</b>	<b>(139.503)</b>	<b>654.772</b>

### 12.6 Imobilizado linha 5 lilás

A CPTM firmou Convênio, em dezembro de 2007, com o 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, conseqüentemente, a arrecadação das receitas operacionais da exploração do referido trecho, de propriedade da CPTM.

Assim, pela posse e uso exclusivo pelo METRO, pelo fato de não se vislumbrar a possibilidade da operação desta Linha retornar à responsabilidade desta Companhia, assim como mencionado na Nota 12.5, estudos e ações, desde o exercício de 2014, foram iniciados pela Administração objetivando a devida regularidade patrimonial.

Nestas condições, na 42ª Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 19 de novembro de 2015, deliberaram os acionistas da CPTM, pelo cometimento à Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras - FIPECAFI da elaboração do laudo de avaliação, premissa para efetivação do respectivo aporte em bens, nos termos da Lei 6.404/76.

O Laudo de Avaliação de Valor elaborado pela FIPECAFI está atualizado para a data base de 30/09/2018, conforme escrita desta Companhia, totalizando R\$ 1.083.345.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Ativos	2018			2017		
	Custo	Depreciação acumulada	Saldo	Custo	Depreciação acumulada	Saldo
Terrenos e Leito de Linha	105.836	-	105.836	103.879	-	103.879
Via Permanente, Edifícios, Instalações	1.120.643	(352.981)	767.662	1.120.643	(325.702)	794.941
Equipamentos de Transportes Ferroviários	1.500	(629)	871	1.500	(579)	921
Trens	280.012	(90.887)	189.125	280.012	(83.887)	196.125
Outros Equipamentos de Transporte	30.717	(19.913)	10.804	30.717	(18.377)	12.340
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	30.591	(30.585)	6	30.591	(30.582)	9
	<b>1.569.299</b>	<b>(494.995)</b>	<b>1.074.304</b>	<b>1.567.342</b>	<b>(459.127)</b>	<b>1.108.215</b>

### 12.6.1 Movimentação do período (Custo de aquisição):

Ativos	2017	Adições	Reclassificações <sup>1</sup>	Saldo em 30/09/2018 Laudo de avaliação	2018
Terrenos e Leito de Linha	103.879	37	1.920	105.836	105.836
Via Permanente, Edifícios, Instalações	1.120.643	-	-	1.120.643	1.120.643
Equipamentos de Transportes Ferroviários	1.500	-	-	1.500	1.500
Trens	280.012	-	-	280.012	280.012
Outros Equipamentos de Transporte	30.717	-	-	30.717	30.717
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	30.591	-	-	30.591	30.591
	<b>1.567.342</b>	<b>37</b>	<b>1.920</b>	<b>1.569.299</b>	<b>1.569.299</b>

<sup>1</sup>Corresponde a depósito judicial efetivado pela Companhia para cobertura de pleito de desapropriação e que, assim sendo, foi reclassificada da conta de depósitos judiciais e recursais para este grupo (nota 9.1)

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 12.6.2. Movimentação do período (depreciação):

Ativos	2017	Adições	Saldo em 30/09/2018 Laudo de avaliação	Adições	Saldo em 31/12/2018
Via Permanente, Edifícios, Instalações	325.702	20.403	346.105	6.876	352.981
Equipamentos de Transportes Ferroviários	579	37	616	13	629
Trens	83.888	5.235	89.123	1.764	90.887
Outros Equipamentos de Transporte	18.376	1.150	19.526	387	19.913
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	30.582	2	30.584	1	30.585
	<b>459.127</b>	<b>26.827</b>	<b>485.954</b>	<b>9.041</b>	<b>494.995</b>

### 12.7 Imobilizado em andamento

Em 31 de dezembro de 2018, 27 contratos (33 em 2017), vinculados ao imobilizado técnico em andamento, encontram-se paralisados em função de insuficiência orçamentária e financeira.

### 13 Intangível

	Taxas anuais de amortização	2018	2017
Sistema de bilhetagem eletrônica	20%	3.500	3.500
Software e licenças	20%	48.525	55.618
Software em desenvolvimento		218	-
		<b>52.243</b>	<b>59.118</b>
Amortização acumulada		(33.113)	(38.037)
		<b>19.130</b>	<b>21.081</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 13.1 Movimentação do período (Custo de Aquisição):

	2017	Adições	Reclassificações <sup>1</sup>	Baixas	2018
Sistema de bilhetagem eletrônica	3.500	-	-	-	3.500
Software e licenças	55.618	6.569	(79)	(13.583)	48.525
Software em desenvolvimento	-	218	-	-	218
	<b>59.118</b>	<b>6.787</b>	<b>(79)</b>	<b>(13.583)</b>	<b>52.243</b>

<sup>1</sup>Reclassificação para o Imobilizado referente registro constatado no ativo intangível indevidamente.

### 13.2 Movimentação do período (Amortização):

	2017	Adições	Reclassificações	Baixas	2018
Sistema de bilhetagem eletrônica	3.500	-	-	-	3.500
Software e licenças	34.537	6.042	(15)	(10.951)	29.613
	<b>38.037</b>	<b>6.042</b>	<b>(15)</b>	<b>(10.951)</b>	<b>33.113</b>

### 14 Fornecedores

	2018	2017
Entidades privadas nacionais	136.962	155.057
Concessões e Entidades públicas	12.994	21.696
Entidades estrangeiras	10.500	9.389
Provisão de serviços e fornecimentos realizados	107.485	188.919
	<b>267.941</b>	<b>375.061</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 15 Arrendamento mercantil financeiro

Contrato firmado em 19 de março de 2010 pelo prazo de 20 anos, cujo objeto é a Concessão Administrativa para a prestação de serviços de manutenção preventiva, corretiva, revisão geral e a modernização da frota da Linha 8 - Diamante da CPTM, dentro dos padrões pré-definidos de confiabilidade, disponibilidade e tempo de reparo, com renovação total da frota.

O processo de modernização consistiu na renovação total da frota dedicada a Linha 8 Diamante, em duas etapas, abrangendo, na primeira etapa, o fornecimento de 12 trens novos de 8 carros, totalizando 96 carros, e, na segunda etapa, o fornecimento de 24 trens novos de 8 carros, totalizando 192 carros.

Conforme cláusula contratual, os mecanismos de pagamento da contraprestação pecuniária e da remuneração da concessionária, referente a renovação da frota de trens, está sendo liquidada financeiramente mediante pagamentos de parcelas mensais por trem entregue, desde o mês base da entrega física até o período final do contrato (240 meses), valor este reajustado anualmente com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor - FIPE.

Também, nos termos contratuais, os trens novos adquiridos e/ou fabricados pela Concessionária estão em uso na operação dos serviços de transporte público de passageiros da CPTM e serão transferidos à CPTM ao final da concessão.

Face ao exposto, a operação foi enquadrada como sendo Operação de Arrendamento Mercantil, de acordo com o CPC 06 (R2).

A taxa de juros utilizada é de 8,3% a.a, taxa utilizada para o cálculo do valor do contrato, valor presente com desconto.

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

Prazos	2018			2017		
	Principal	Encargos	Total	Principal	Encargos	Total
Vencidos	3.105	8.000	11.105	-	-	-
Até 1 ano	61.870	3.981	65.851	59.828	3.580	63.408
De 1 a 5 anos	247.480	1.650	249.130	239.312	1.595	240.907
Acima de 5 anos	407.312	2.716	410.028	453.696	3.025	456.721
	<b>719.767</b>	<b>16.347</b>	<b>736.114</b>	<b>752.836</b>	<b>8.200</b>	<b>761.036</b>
Circulante			76.956			63.408
Não circulante			659.158			697.628

25

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 15.2 Movimentação no período:

2017	Juros	Atualização		2018
		monetária	Pagamentos	
761.036	58.679	38.555	(122.156)	736.114

### 15.3 Abertura por vencimento - Fluxo de caixa futuro das operações de arrendamento mercantil:

Prazos	2018			2017		
	Principal	Encargos	Total	Principal	Encargos	Total
Vencidos	3.105	8.000	11.105	-	-	-
Até 1 ano	39.177	59.485	98.662	36.174	62.101	98.275
De 1 a 5 anos	192.035	188.341	380.376	177.318	203.058	380.376
Acima de 5 anos	485.450	140.585	626.035	539.344	181.785	721.129
	<b>719.767</b>	<b>396.411</b>	<b>1.116.178</b>	<b>752.836</b>	<b>446.944</b>	<b>1.199.780</b>

### 16 Receitas diferidas

Natureza da Receita	2018			2017		
	Circulante	Não circulante	Total	Circulante	Não circulante	Total
Bilhetes - expresso turístico	55	-	55	44	-	44
Antecipação de venda de inservíveis e sucatas	4.659	-	4.659	4.307	-	4.307
Aluguéis e arrendamentos	515	7.566	8.081	516	8.082	8.598
	<b>5.229</b>	<b>7.566</b>	<b>12.795</b>	<b>4.867</b>	<b>8.082</b>	<b>12.949</b>

26

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 17 Provisões para contingências

Natureza das ações	2018	2017
Trabalhista	608.448	662.841
Cíveis	89.564	80.782
	<b>698.012</b>	<b>743.623</b>

#### 17.1 Trabalhistas e Cíveis

Das reclamatórias relativas a ações cíveis destaca-se pedidos de indenização decorrentes de acidentes com passageiros transportados pela Companhia e de incidentes ocorridos no leito férreo e de execução fiscal.

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.

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 a CPTM nos termos no Parecer C.J/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 por meio do processo 1000288-601078/2010.

#### (a) Classificação de Risco de Perda

A CPTM constituiu no exercício de 2018 provisão no montante de R\$ 698.012 (R\$ 743.623 em 2017). 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. As ações com classificação de perda possível no exercício de 2018 totalizaram R\$ 151.608 (R\$ 162.601 em 2017), para os quais nenhuma provisão é requerida conforme práticas contábeis adotadas no Brasil.

Natureza das ações	Avaliação de perdas prováveis		Avaliação de perdas possíveis	
	2018	2017	2018	2017
Trabalhistas	608.448	662.841	31.056	47.444
Cíveis	89.564	80.782	120.552	115.157
	<b>698.012</b>	<b>743.623</b>	<b>151.608</b>	<b>162.601</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### (b) Movimentação do período

Natureza das ações	2017	Provisões	Liquidações	Reversões/ Baixas	2018
Trabalhistas	662.841	124.191	(107.597)	(70.987)	608.448
Cíveis	80.782	89.317	(26.464)	(54.071)	89.564
	<b>743.623</b>	<b>213.508</b>	<b>(134.061)</b>	<b>(125.058)</b>	<b>698.012</b>

### 18 Provisões para benefícios a empregados

Em 31/12/2018, considerando todas as modalidades de benefícios a empregados concedidos pela Companhia, a posição de ativos e passivos segue abaixo:

	2018	2017
<b>Plano de pensão - benefício definido</b>		
Ativos financeiros	490.863	466.671
Obrigações	(1.024.494)	(1.149.582)
<b>Déficit atuarial</b>	<b>(533.631)</b>	<b>(682.911)</b>
<b>Passivo atuarial com plano de pensão - benefício definido -</b>		
responsabilidade da patrocinadora	533.631	682.911
Passivo atuarial com benefício de saúde	79.134	68.460
Passivo atuarial com benefício de desligamento dos		
ex empregados da FEPASA	10.309	16.948
<b>Total do passivo atuarial</b>	<b>623.074</b>	<b>768.319</b>

Remensurações reconhecidas na demonstração dos resultados abrangentes corresponde ao plano de pensão de benefício definido, no exercício findo em 31/12/2018, houve um ganho de R\$ 219.762 (perda de R\$ 64.058 em 2017).

Dentre os benefícios mantidos pela CPTM em favor de seus empregados enquadrados nas exigências do CPC-33 (R1) se apresentam os seguintes benefícios:

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### Benefícios pós-emprego:

1. Plano de Previdência dos ex-funcionários da CBTU com a Refer;
2. Plano de Saúde; e
3. Benefício de Desligamento Sem Justa Causa dos funcionários oriundos da ex-FEPASA.

### Benefícios de curto prazo:

Liquidados em até 12 meses do fechamento do exercício contábil contabilizados como despesas no exercício em que ocorreram; enquadram-se nesta categoria:

1. Anuênio/Gratificação por Tempo de Serviço;
2. Seguro de Vida em Grupo;
3. Vale Refeição e Vale Alimentação; e
4. PPR - Programa de Participação nos Resultados.

### (a) Programa previdenciário

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos é mantenedora de um programa previdenciário enquadrado no regime de previdência privada (Fundos de Pensão) admitido constitucionalmente como complementar aquele do Regime Geral provido pelo Estado, sob legislação específica (Lei n 6435/77, revogada e substituída pela Lei Complementar nº 109/2001). Segundo esse normativo, os fundos de pensão são constituídos sob contribuições de empregados e empregadores, sob regime de capitalização, com regulamentação própria, geridos de forma independente por meio de entidades de finalidade específica criadas pelas empresas. A CPTM, pela entidade de previdência complementar denominada REFER, instituiu um plano de benefícios definidos, cuja principal característica previa a preservação de uma renda de inatividade similar ao nível das últimas remunerações dos empregados.

O programa de benefícios previdenciários garante o pagamento dos seguintes benefícios:

- Aposentadoria por idade;
- Aposentadoria por tempo de contribuição;
- Aposentadoria especial;
- Aposentadoria por invalidez;
- Pecúlio por morte;
- Pensão por morte.

Além dos benefícios previdenciários acima, o Plano BD garante os seguintes direitos:

- Benefício Mínimo;
- Resgate de Contribuições;
- Benefício Proporcional Diferido;
- Autoprocínio.

Prevalece o regime atuarial de capitalização e com avaliações periódicas realizadas em conformidade com a legislação da previdência privada, reportadas ao órgão de fiscalização e controle do Ministério da Fazenda.

A CPTM adota os procedimentos recomendados pelas Normas de Contabilidade emanadas pelo CPC nº 33 (R1), que atua na padronização das demonstrações contábeis com o objetivo de permitir análises comparativas globais. A adoção das normas do CPC pela CPTM permite o melhor entendimento de suas operações e assegura os padrões necessários à credibilidade da Companhia.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Em 31/12/2018, o valor presente das obrigações da CPTM, em reais, segundo as normas acima mencionadas, para com o programa previdenciário era de R\$ 1.024.494.621 (R\$ 1.149.581.898 em 2017). Os ativos acumulados e investidos no mercado financeiro por meio da REFER, na mesma data, montavam R\$ 490.863.265 (R\$ 466.670.694 em 2017), revelando, pois, um déficit de cobertura de R\$ 533.631.356 (R\$ 682.911.204 em 2017).

Há de se informar que o déficit apurado no plano de benefícios em 31.12.2018 está influenciado pelo contrato de confissão de dívida firmado entre a REFER e a CBTU, não devidamente adimplido pela CBTU. A REFER executou judicialmente o contrato de confissão de dívida e atualmente a CBTU vem pagando, em virtude de determinação judicial, parcelas mensais de aproximadamente R\$ 6 milhões de reais. No âmbito da Procuradoria Geral da União - PGU está em andamento processo de tentativa de conciliação visando o pagamento parcial da dívida pela União Federal. O pagamento da dívida de responsabilidade da CBTU restauraria o equilíbrio econômico, financeiro e atuarial do plano de benefícios.

Para a estimativa das obrigações de longo prazo utilizou-se o método do Crédito Unitário Projetado em seus cálculos, também conhecido como método de benefícios acumulados com pró-rata de serviço ou como método benefício/anos de serviço. Essa metodologia considera cada período de serviço como dando origem a uma unidade adicional de direito ao benefício e mensura cada unidade separadamente para construir a obrigação final.

### Exposição dos resultados:

1. Movimentação das obrigações e ativos financeiros (R\$)	31/12/2017	31/12/2018	Projeção 31/12/2019
Obrigações no início do exercício	1.040.042.996	1.149.581.898	1.024.494.621
Custo do serviço corrente	13.607.379	15.839.489	12.952.794
Juros líquidos sobre a obrigação atuarial	113.180.353	110.939.767	93.207.045
(Ganhos) / Perdas atuariais	32.083.693	(219.891.100)	-
(-) Benefícios pagos no ano	(49.332.523)	(31.975.433)	(51.126.978)
<b>Obrigações no final do exercício</b>	<b>1.149.581.898</b>	<b>1.024.494.621</b>	<b>1.079.527.482</b>
Valor justo dos ativos financeiros no início do Exercício	463.863.757	466.670.694	490.863.265
Rentabilidade líquida esperada sobre os ativos financeiros	49.959.024	44.057.814	44.658.033
Contribuições patronais	7.869.542	7.151.628	7.498.796
Contribuições participantes	4.990.440	2.913.521	3.054.955
(-) Benefícios pagos	(49.332.523)	(31.975.433)	(28.496.151)
Ganhos / (Perdas) nos ativos financeiros	(10.679.546)	2.045.041	(14.763.561)
<b>Ativos financeiros no final do exercício</b>	<b>466.670.694</b>	<b>490.863.265</b>	<b>502.815.337</b>
<b>(Déficit) / Superávit apurado</b>	<b>(682.911.204)</b>	<b>(533.631.356)</b>	<b>(576.712.145)</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

2. Composição dos ativos financeiros marcados à mercado (nov/18)	R\$	%
Renda Fixa	329.011.961	65,01%
Renda Variável	23.663.257	4,68%
Imóveis	141.103.295	27,88%
Investimentos Estruturados	8.389.151	1,66%
Operação com Participantes	3.921.637	0,77%
Depósitos Judiciais / Recursais	7.157	0,00%
	<b>506.096.458</b>	<b>100,00%</b>

3.1.Custo dos juros sobre as obrigações calculadas (R\$)	31/12/2019
Juros sobre as obrigações atuariais no início do exercício	103.300.185
(-) Redução nos juros por pagamento de benefícios	(10.093.140)
<b>Juros líquidos sobre as obrigações calculadas</b>	<b>93.207.045</b>

3.2.Rentabilidade esperada sobre os ativos financeiros (R\$)	31/12/2019
Rentabilidade esperada sobre os ativos financeiros	46.651.399
Rentabilidade esperada sobre as contribuições de participantes e patrocinadores	915.713
(-) Perda de rentabilidade com pagamentos de benefícios	(2.909.079)
<b>Rentabilidade líquida sobre os ativos financeiros</b>	<b>44.658.033</b>

31

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

3.3.Despesa / (Receita) projetada para o próximo exercício (R\$)	31/12/2019
Custo do serviço corrente	12.952.794
Custo líquido de juros sobre as obrigações atuariais	93.207.045
(-) Contribuições esperadas de participantes	(3.054.955)
(-) Rentabilidade líquida sobre os ativos financeiros	(44.658.033)
<b>Total da despesa/(receita) a ser reconhecida no próximo exercício</b>	<b>58.446.851</b>

4. Movimentação de Outros Resultados Abrangentes - ORA (R\$)	31/12/2018
<b>Total dos (ganhos)/perdas apurados no ano (a) = (b) + (c)</b>	<b>(221.936.141)</b>
(Ganho) / perda no valor das obrigações (b)	(219.891.100)
(Ganho) / perda dos ativos financeiros (c)	(2.045.041)

5. Reconciliação do passivo atuarial líquido (R\$)	31/12/2018
Passivo / (ativo) atuarial líquido no início do Exercício (a)	682.911.204
(Ganho) / perda a ser reconhecido em ORA (b)	(221.936.141)
<b>Despesa/(receita) a ser reconhecida em DRE (c) = (d) + (e) + (f) + (g)</b>	<b>79.807.921</b>
Custo do serviço corrente (d)	15.839.489
(-) Contribuições de participantes (e)	(2.913.521)
Juros sobre a obrigação atuarial (f)	110.939.767
(-) Rendimento esperado sobre os investimentos (g)	(44.057.814)
(-) Contribuições normais do patrocinador (h)	(7.151.628)
<b>Passivo atuarial líquido no final do exercício (i) = (a) + (b) + (c) + (h)</b>	<b>533.631.356</b>

32

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

6. Composição dos (ganhos) / perdas sobre as obrigações calculadas (R\$)	31/12/2018
Redução da taxa de desconto	93.207.045
Ajustes de experiência	(313.098.145)
<b>(Ganho) / Perda ao final do exercício</b>	<b>(219.891.100)</b>

### 7. Análise de sensibilidade das hipóteses

#### 7.1. Sensibilidade da taxa de desconto sobre as

obrigações calculadas	R\$	%
Real	1.024.494.621	-
Aumento (1%)	896.578.710	12%
Redução (1%)	1.186.776.929	-16%

#### 7.2. Sensibilidade do crescimento salarial sobre as obrigações calculadas

	R\$	%
Real	1.024.494.621	-
Aumento (1%)	1.080.146.194	5%
Redução (1%)	988.194.625	-4%

#### 7.3. Sensibilidade da rotatividade sobre as obrigações calculadas

	R\$	%
Real	1.024.494.621	-
Aumento (1%)	980.070.133	-4%
Redução (1%)	1.058.466.289	3%

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### (b) Programa de saúde

A CPTM oferece aos seus empregados ativos e respectivos dependentes, três tipos de plano de assistência médica, sendo diferenciados pela rede de hospitais credenciados e tipos de acomodação. Para o plano básico, a Companhia subsidia 100% do valor das mensalidades, não havendo, portanto, a caracterização de continuidade vitalícia no período pós-emprego, mas somente pelos prazos máximos proporcionais exigidos pela legislação vigente para os casos de desligamento.

Para os demais produtos, caso o funcionário manifeste interesse em fazer upgrade de categoria, há uma contribuição mensal a ser paga pelo empregado, sendo o restante subsidiado pela empresa. Para essas situações, há a caracterização do vínculo vitalício após a aposentadoria, no instante em que o funcionário tenha contribuído por mais de dez anos ao plano e venha a se aposentar na empresa. Os direitos foram calculados proporcionalmente para os ativos e os benefícios concedidos foram calculados conforme a indicação de temporariedade informada pela empresa.

Os planos odontológicos, embora haja a caracterização de benefício no período pós-emprego, normalmente não apresentam passivos de longo prazo a serem registrados, dado o seu comportamento inverso em relação aos planos de assistência médica. Isso ocorre porque, ao contrário dos planos médicos, onde a utilização e o custo são exponenciais em relação à idade, nos planos odontológicos tanto a utilização como o custo são decrescentes em relação à idade. Assim, quando avaliada a arrecadação e o custo médio da carteira, o saldo é superavitário. Por essa razão a avaliação atuarial apenas identificou passivos relacionados ao plano médico.

### Exposição dos resultados:

1. Movimentação das obrigações e ativos financeiros (R\$)	31/12/2017	31/12/2018	Projeção 31/12/2019
Obrigações no início do exercício	30.027.829	68.459.569	79.134.240
Custo do serviço corrente	908.186	2.872.572	2.430.120
Juros líquidos sobre a obrigação atuarial	3.243.760	6.658.311	7.199.519
(Ganhos) / Perdas atuariais	21.368.597	4.502.282	-
Alteração nos planos contratados	14.450.773	-	-
(-) Benefícios pagos no ano	(1.539.576)	(3.358.494)	(2.455.539)
<b>Obrigações no final do exercício</b>	<b>68.459.569</b>	<b>79.134.240</b>	<b>86.308.340</b>
Valor justo dos ativos financeiros no início do Exercício	-	-	-
Rentabilidade líquida esperada sobre os ativos financeiros	-	-	-
Contribuições patronais	-	-	-
Contribuições participantes	-	-	-
(-) Benefícios pagos	(1.539.576)	(3.358.494)	(2.455.539)
Ganhos / (Perdas) nos ativos financeiros	1.539.576	3.358.494	2.455.539
<b>Ativos financeiros no final do exercício</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>(Déficit) / Superávit apurado</b>	<b>(68.459.569)</b>	<b>(79.134.240)</b>	<b>(86.308.340)</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 2. Projeção de custos para o próximo exercício

2.1.Custo dos juros sobre as obrigações calculadas (R\$)	31/12/2019
Juros sobre as obrigações atuariais no início do exercício	7.422.920
(-) Redução nos juros por pagamento de benefícios	(223.401)
<b>Juros líquidos sobre as obrigações calculadas</b>	<b>7.199.519</b>
<hr/>	
2.2. Despesa / (Receita) projetada para o próximo exercício (R\$)	31/12/2019
Custo do serviço corrente	2.430.120
Custo líquido de juros sobre as obrigações atuariais	7.199.519
(-) Contribuições esperadas de participantes	-
(-) Rentabilidade líquida sobre os ativos financeiros	-
<b>Total da despesa / (receita) a ser reconhecida no próximo exercício</b>	<b>9.629.639</b>
<hr/>	
3. Movimentação de Outros Resultados Abrangentes - ORA (R\$)	31/12/2018
<b>Total dos (ganhos) / perdas apurados no ano (a) = (b) + (c)</b>	<b>1.143.788</b>
(Ganho) / perda no valor das obrigações (b)	4.502.282
Benefícios pagos no exercício (c)	(3.358.494)

35

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 4.Reconciliação do passivo atuarial líquido (R\$)

	31/12/2018
Passivo / (ativo) atuarial líquido no início do Exercício (a)	68.459.569
(Ganho) / perda a ser reconhecido em ORA (b)	1.143.788
<b>Despesa / (receita) reconhecida em DRE (c) = (d) + (e) + (f) + (g)</b>	<b>9.530.883</b>
Custo do serviço corrente (d)	2.872.572
(-) Contribuições de participantes (e)	-
Juros sobre a obrigação atuarial (f)	6.658.311
(-) Rendimento esperado sobre os investimentos (g)	-
(-) Contribuições normais do patrocinador (h)	-
<b>Passivo atuarial líquido no final do exercício (i) = (a) + (b) + (c) + (h)</b>	<b>79.134.240</b>

### 5.Composição dos (ganhos) / perdas sobre as obrigações calculadas (R\$)

	31/12/2018
Redução da taxa de desconto	6.228.353
Ajustes de experiência	(1.726.071)
<b>(Ganho) / Perda ao final do exercício</b>	<b>4.502.282</b>

### 6. Análise de sensibilidade das hipóteses

#### 6.1. Sensibilidade da taxa de desconto sobre as obrigações calculadas

	R\$	%
Real	79.134.240	-
Aumento (1%)	76.553.307	-3%
Redução (1%)	81.867.827	3%

36

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

6.2.Sensibilidade da inflação médica sobre as obrigações calculadas		
	R\$	%
Real	79.134.240	-
Aumento (1%)	76.887.469	-3%
Redução (1%)	81.519.713	3%

6.3.Sensibilidade da rotatividade sobre as obrigações calculadas		
	R\$	%
Real	79.134.240	-
Aumento (1%)	73.561.621	-7%
Redução (1%)	85.261.136	8%

### (c) Programa de benefícios por desligamento aos ex-funcionários da extinta FEPASA

A Companhia mantém, em seu quadro de funcionários ainda em atividade, 447 ex-funcionários da extinta FEPASA - Ferrovia Paulista S.A., que por força de acordo coletivo firmado em 1994, possuem benefícios de desligamento sem justa causa, caso o contrato de trabalho seja rescindido por parte da empresa. A contagem do período para cálculo das indenizações abaixo detalhadas cessou em 1996. Os benefícios garantidos pela empresa são:

- (a) Empregado que no ato do desligamento contar com 4 até 10 anos incompletos de tempo de empresa, receberá uma indenização equivalente a um salário mensal por ano de serviço;
- (b) Empregado que no ato do desligamento contar com 10 até 20 anos incompletos de tempo de empresa, receberá uma indenização equivalente a dois salários mensais por ano de serviço;
- (c) Empregado que no ato do desligamento contar com 20 anos completos ou mais de tempo de empresa, receberá uma indenização equivalente a dois salários e meio mensais por ano de serviço;
- (d) Além das verbas indenizatórias descritas nos itens anteriores, a FEPASA pagará 80% sobre depósitos legalmente corrigidos do FGTS, por ela efetuados, nos quais já constam incluídos os 40% previstos em Lei e mais o aviso prévio e outras verbas indenizatórias exigidas pela legislação vigente.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### Exposição dos resultados:

1.Movimentação das obrigações e ativos financeiros (R\$)	31/12/2017	31/12/2018	Projeção 31/12/2019
Obrigações no início do exercício	13.533.222	16.948.006	10.308.389
Custo do serviço corrente	456.855	560.649	341.007
Juros líquidos sobre a obrigação atuarial	1.492.777	1.658.492	937.842
Benefícios pagos no ano	-	(25.832)	(15.712)
Alterações no plano	-	(9.862.620)	-
(Ganhos) / Perdas atuariais	1.465.152	1.029.694	-
<b>Obrigações no final do exercício</b>	<b>16.948.006</b>	<b>10.308.389</b>	<b>11.571.526</b>
Ativos financeiros no final do exercício	-	-	-
<b>(Déficit) / Superávit apurado</b>	<b>(16.948.006)</b>	<b>(10.308.389)</b>	<b>(11.571.526)</b>

### 2. Projeção de custos para o próximo exercício

2.1.Custo dos juros sobre as obrigações calculadas (R\$)	31/12/2019
Juros sobre as obrigações atuariais no início do exercício	940.193
(-) Redução nos juros por pagamento de benefícios	(2.350)
<b>Juros líquidos sobre as obrigações calculadas</b>	<b>937.843</b>

2.2.Despesa / (Receita) projetada para o próximo exercício (R\$)	31/12/2019
Custo do serviço corrente	341.007
Custo líquido de juros sobre as obrigações atuariais	937.842
(-) Contribuições esperadas de participantes	-
(-) Rentabilidade líquida sobre os ativos financeiros	-
<b>Total da despesa/(receita) a ser reconhecida no próximo exercício</b>	<b>1.278.849</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

	31/12/2018
<b>3.Movimentação de Outros Resultados Abrangentes – ORA (R\$)</b>	
Total dos (ganhos) / perdas apurados no ano (a) = (b)	1.029.694
(Ganho)/perda no valor das obrigações (b)	1.029.694
<b>4.Reconciliação do passivo atuarial líquido (R\$)</b>	
Passivo / (ativo) atuarial líquido no início do Exercício (a)	16.948.006
(Ganho) / perda a ser reconhecido em ORA (b)	1.029.694
<b>Despesa / (receita) reconhecida em DRE (c) = (d) + (e) + (f) + (g) + (h) + (i)</b>	<b>(7.669.311)</b>
Custo do serviço corrente (d)	560.649
(-) Contribuições de participantes (e)	-
Juros sobre a obrigação atuarial (f)	1.658.492
Benefícios pagos (g)	(25.832)
Alterações do plano (h)	(9.862.620)
(-) Rendimento esperado sobre os investimentos (i)	-
(-) Contribuições normais do patrocinador (j)	-
<b>Passivo atuarial líquido no final do exercício (k) = (a) + (b) + (c) + (j)</b>	<b>10.308.389</b>
<b>5.Composição dos (ganhos) / perdas sobre as obrigações calculadas (R\$)</b>	
Redução da taxa de desconto	1.658.492
Ajuste de experiência	(628.798)
<b>(Ganho) / Perda ao final do exercício</b>	<b>1.029.694</b>

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

<b>6. Análise de sensibilidade das hipóteses</b>		
<b>6.1. Sensibilidade da taxa de desconto sobre as obrigações calculadas</b>		
	R\$	%
Real	10.308.389	-
Aumento (1%)	9.503.845	-8%
Redução (1%)	11.218.640	9%
<b>6.2.Sensibilidade do crescimento salarial sobre as obrigações calculadas</b>		
	R\$	%
Real	10.308.389	-
Aumento (1%)	10.639.288	3%
Redução (1%)	9.954.595	-3%
<b>6.3.Sensibilidade da rotatividade sobre as obrigações calculadas</b>		
	R\$	%
Real	10.308.389	-
Aumento (1%)	10.738.249	4%
Redução (1%)	9.977.490	-3%

### 19 Capital social

Em 31/12/2018, o capital subscrito e integralizado está representado por 509.485.284.050 (509.485.284.050 em 2017) ações ordinárias nominativas, no montante de R\$ 15.284.558 (R\$ 15.284.558 em 2017), com o Capital Autorizado para R\$ 21.000.000.000, nos termos da deliberação dos acionistas na 48ª AGE, realizada em 28/11/2017.

### 20 Adiantamentos para futuro aumento de capital

Referem-se a recursos financeiros disponibilizados pela Fazenda do Estado de São Paulo, na condição de acionista majoritário da CPTM, para fazer frente ao Programa de Investimento da Companhia, previstos no Plano Plurianual (PPA) e Lei Orçamentária Anual (LOA), sendo que tais recursos somente são liberados para pagamento de medições contratuais e outras caracterizadas

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

como de investimento, diretamente aos fornecedores, por meio do Sistema de Administração Financeira para Estados e Municípios - SIAFEM.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018, nos termos da Lei nº 16.646 de 11/01/2018, os repasses financeiros à CPTM foram de R\$ 865.656 (R\$ 961.316 em 2017), a título de aportes para futura capitalização.

No exercício de 2018, foi iniciado processo para capitalização dos aportes de capital – AFAC relativos ao período de dezembro de 2016 a setembro de 2018, que acumulam o montante de R\$ 1.748.864 (saldo de R\$ 1.891.030 em 31/12/2018), estando o mesmo em tramitação no Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, órgão vinculado à Fazenda do Estado de São Paulo, responsável por seu encaminhamento à deliberação em assembleia geral.

### 21 Receita líquida

	2018	2017
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>2.599.470</b>	<b>2.598.201</b>
Receita dos transportes ferroviários	1.558.825	1.389.388
Subvenção recebida para operação	958.888	1.141.559
Outras receitas	81.757	67.254
<b>Deduções da receita bruta</b>	<b>(42.844)</b>	<b>(36.779)</b>
Cofins e Pasep	(8.568)	(7.070)
Impostos	(34.276)	(29.709)
	<b>2.556.626</b>	<b>2.561.422</b>

### 22 Custos dos serviços prestados

	2018	2017
Pessoal	(871.042)	(830.431)
Energia elétrica de tração	(176.441)	(213.344)
Vigilância	(215.043)	(209.927)
Limpeza e conservação	(93.539)	(88.724)
Manutenção	(454.995)	(551.735)
Serviços de transporte	(23.608)	(27.310)
Materiais	(64.064)	(55.893)
Depreciação/amortização	(301.745)	(247.314)
Provisões	(5.150)	188
Outros	(46.098)	(48.929)
	<b>(2.251.725)</b>	<b>(2.273.419)</b>

41

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 23 Despesas administrativas

	2018	2017
Pessoal	(194.861)	(185.642)
Limpeza e conservação	(737)	(835)
Manutenção	(2.474)	(2.030)
Processamento de dados	(19.980)	(19.386)
Propaganda e publicidade	(57)	(207)
Sistema de bilhetagem eletrônica	(29.704)	(28.420)
Serviços de transporte	(11.877)	(14.241)
Materiais	(3.862)	(2.390)
Indenizações	(166.424)	(159.157)
Depreciação/amortização	(51.581)	(52.514)
Provisões	43.209	(79.487)
Gastos gerais	(22.110)	(22.519)
Outros	(30.191)	(11.728)
	<b>(490.649)</b>	<b>(578.556)</b>

### 24 Despesa por natureza

	2018	2017
Pessoal	(1.065.903)	(1.016.073)
Energia elétrica de tração	(176.441)	(213.344)
Vigilância	(215.043)	(209.927)
Limpeza e conservação	(94.276)	(89.559)
Manutenção	(457.469)	(553.765)
Processamento de dados	(19.980)	(19.386)
Propaganda e publicidade	(57)	(207)
Sistema de bilhetagem eletrônica	(29.704)	(28.420)
Serviços de transporte	(35.485)	(41.551)
Materiais	(67.926)	(58.283)
Indenizações	(166.424)	(159.157)

42

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Depreciação/amortização	(353.326)	(299.828)
Provisões	38.059	(79.299)
Gastos gerais	(22.110)	(22.519)
Outros	(76.289)	(60.657)
	<u>(2.742.374)</u>	<u>(2.851.975)</u>
<b>25 Outras receitas (despesas) líquidas</b>		
	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Perdas decorrentes do Sistema de Bilhetagem Eletrônica	(192.010)	(184.894)
Baixas patrimoniais	(14.006)	(61.117)
Receitas eventuais	30.637	29.194
Entradas de sucatas e inservíveis em estoque	1.004	1.325
Outras	(433)	20.190
	<u>(174.808)</u>	<u>(195.302)</u>
<b>26 Receitas (despesas) financeiras</b>		
	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Receitas financeiras</b>		
- Rendimentos de aplicações e fundos	3.199	4.449
- Variação monetária e cambial ativa	11.159	10.104
- Multas	5.407	3.238
- Outras	12.054	13.300
	<u>31.819</u>	<u>31.091</u>
<b>(-) Despesas financeiras</b>		
- Variação monetária e cambial passiva	(5.926)	(4.868)
- Juros incorridos e atualização monetária s/ arrendamento mercantil financeiro	(97.234)	(96.728)
- Juros incorridos s/ passivo atuarial - benefícios a empregados	(75.199)	(67.958)
- Juros s/ demais compromissos	(40.629)	(1)
- Outras	(4)	(6)

43

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

	<u>(218.992)</u>	<u>(169.561)</u>
<b>Resultado financeiro</b>	<u>(187.173)</u>	<u>(138.470)</u>
<b>27 Imposto de renda e contribuição social diferido e despesa de imposto de renda e contribuição social</b>		
<b>27.1 Composição dos impostos diferidos:</b>		
	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Ativo de imposto diferido:</b>		
- Prejuízos fiscais	20.226	20.446
<b>Passivo de imposto diferido:</b>		
- Reserva de reavaliação	(20.226)	(20.446)
<b>Imposto diferido (líquido)</b>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>27.2 Movimentação do período:</b>		
	<u>Prejuízos fiscais</u>	<u>Reserva de reavaliação</u>
<b>Ativo de imposto diferido:</b>		
Em 31 de dezembro de 2017	254.189	-
Debitado ao resultado	(20.226)	-
<b>Em 31 de dezembro de 2018</b>	<u>233.963</u>	<u>-</u>
<b>Passivo de imposto diferido:</b>		
Em 31 de dezembro de 2017	-	254.189
Creditado ao resultado	-	(20.226)
<b>Em 31 de dezembro de 2018</b>	<u>-</u>	<u>233.963</u>

44

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

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.

### 28 Partes relacionadas

As transações realizadas pela CPTM com as suas partes relacionadas foram as seguintes:

Operações/partes relacionadas	2018		2017	
	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)
<b>Cientes e outros recebíveis</b>				
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S.Paulo – SABESP¹	-	4.135	-	2.154
Agência Reg. de Serv. Púb. Deleg. De Transp. do Est. de São Paulo - ARTESP	30	-	29	-
Companhia do Metropolitanos de São Paulo - METRO	656	(14)	312	126
<b>Subtotal</b>	<b>686</b>	<b>4.121</b>	<b>341</b>	<b>2.280</b>
<b>Outros créditos</b>				
Secretaria da Fazenda	-	21.377	-	23.003
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S.Paulo – SABESP¹	11	11	-	-
<b>Subtotal</b>	<b>11</b>	<b>21.388</b>	<b>-</b>	<b>23.003</b>
Operações/partes relacionadas	2018		2017	
	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)
<b>Receita líquida</b>				
Secretaria da Administração Penitenciária de São Paulo	-	-	-	2
Centro De Detenção Provisória De Franco Da Rocha	-	3	-	4
Centro De Detenção Provisória De Mauá	-	5	-	-
Centro De Detenção Provisória De Santo André	-	2	-	3
Centro De Detenção Provisória De Vila Independência	-	2	-	-

45

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Centro De Progressão Penitenciária De Franco Da Rocha	-	-	-	29
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S.Paulo - SABESP	-	-	-	34
Fundação Centro de Atend. Sócio-Educativo ao Adolescente – Fundação Casa	-	1	-	-
Instituto de Medicina Social e de Criminologia de São Paulo - IMESC	-	6	-	3
Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP	-	4	-	2
Penitenciária Mario De Moura e Albuquerque	-	9	-	6
Penitenciária Nilton Silva	-	2	-	2

<b>Subtotal</b>	<b>-</b>	<b>34</b>	<b>-</b>	<b>85</b>
Operações/partes relacionadas	2018		2017	
	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)
<b>Fornecedores</b>				
Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo-PRODESP	(2.202)	(14.160)	(2.143)	(14.150)
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S.Paulo - SABESP	(158)	(10.564)	(409)	(11.454)
Companhia do Metropolitanos de São Paulo - METRO	(139)	(3.964)	(4.568)	(3.863)
Companhia Paulista de Obras e Serviços - CPOS	(691)	(6.000)	(516)	(6.337)
Empresa Metrop. de Transp Urbanos de São Paulo S/A - EMTU	-	(945)	-	-
Fundação Prof. Dr. Manuel Pedro Pimentel - FUNAP	-	(184)	-	(172)
Imprensa Oficial do Estado S/A - IMESP	(47)	(977)	(60)	(950)
Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo - IPT	(269)	(927)	(221)	(394)
<b>Subtotal</b>	<b>(3.506)</b>	<b>(37.721)</b>	<b>(7.917)</b>	<b>(37.320)</b>
<b>Contas a pagar</b>				
Cia de Desenvolvimento Habitacional Urbano do Estado de São Paulo - CDHU	(4.456)	(109)	(4.346)	(264)
Companhia do Metropolitanos de São Paulo - METRO	(292)	(2.853)	(7.293)	(3.027)
<b>Subtotal</b>	<b>(4.748)</b>	<b>(2.962)</b>	<b>(11.639)</b>	<b>(3.291)</b>

46

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Operações/partes relacionadas	2018		2017	
	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)	Ativo/ (passivo)	Receitas/ (despesas)
<b>Despesas administrativas</b>				
Cia Ambiental do Estado de S.Paulo - CETESB	-	(87)	-	(591)
Departamento de Águas e Energia Elétrica - DAEE	-	(1)	-	-
Imprensa Oficial do Estado S/A - IMESP	-	(2)	-	(1)
<b>Subtotal</b>	-	<b>(90)</b>	-	<b>(592)</b>
<b>Outras receitas (despesas) líquidas</b>				
Cia Ambiental do Estado de S.Paulo - CETESB	-	248	-	(201)
Companhia do Metropolitanos de São Paulo - METRO	-	585	-	-
<b>Subtotal</b>	-	<b>833</b>	-	<b>(201)</b>
<b>Resultado antes das receitas e despesas financeiras</b>				
Companhia de Saneamento Básico do Estado de S.Paulo - SABESP	-	551	-	-
<b>Subtotal</b>	-	<b>551</b>	-	-
<b>Total geral</b>	<b>(7.557)</b>	<b>(13.846)</b>	<b>(19.215)</b>	<b>(16.036)</b>

<sup>1</sup>Para esta entidade foi constituída estimativa de perda para créditos duvidosos.

### (a) Remuneração da administração

A remuneração máxima aprovada para o exercício de 2018, de acordo com a Deliberação CODEC nº 001, de 16/03/2018, 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 foi realizada aos administradores nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2018 e de 2017:

Descrição	2018	2017
Honorários	1.242	816
	<b>1.242</b>	<b>816</b>

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

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### (b) Benefícios pós-emprego

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

### 29 Gerenciamentos de riscos

#### Risco de Crédito

Parte substancial da receita da empresa é proveniente da utilização do sistema de transporte (receita tarifária), através do carregamento de crédito antecipado à viagem (sistema SBE). 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.

#### Exposição Máxima ao Risco de Crédito:

Ativos financeiros	2018	2017
Caixa e equivalentes de caixa	80.605	64.141
Clientes e outros recebíveis	25.733	20.647
Outros créditos	7.128	3.588
	<b>113.466</b>	<b>88.376</b>

#### Risco de Liquidez

A Companhia é uma empresa pública 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 pela Fazenda 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.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

Passivos financeiros e os seus vencimentos contratuais:

Passivos financeiros	Vencidos					Total
	Vencidos	Até 30 dias	De 30 a 90 dias	De 90 dias a 1 ano	De 1 a 3 anos	
Fornecedores	33.263	124.141	110.537	-	-	267.941
Garantias Contratuais	0	48	317	785	1.293	2.443
Contas a pagar	856	8.289	4	5.174	64.146	78.469
	<b>34.119</b>	<b>132.478</b>	<b>110.858</b>	<b>5.959</b>	<b>65.439</b>	<b>348.853</b>

### 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.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

· Fornecedores, garantias contratuais e contas a pagar: classificados em outros passivos financeiros, mensurados ao custo amortizado com efeitos no resultado.

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 2018 e 2017:

### 30 Instrumentos financeiros

#### 30.1 Categoria dos 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 2018, os principais instrumentos financeiros estão descritos a seguir:

- Caixa e equivalentes de caixa: classificado em valor justo por meio do resultado e mensurados a posterior pelo valor justo com efetivos no resultado.
- Clientes e outros recebíveis e outros créditos: classificados em empréstimos e recebíveis, reconhecidos pelo valor de custo do ativo e mensurados a posterior pelo custo amortizado com efeitos no resultado.

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

	2018				2017			
	Valor justo por meio do resultado	Empréstimos e recebíveis	Outros passivos financeiros	Total	Valor justo por meio do resultado	Empréstimos e recebíveis	Outros passivos financeiros	Total
<b>Ativos</b>								
Caixa e equivalentes de caixa	80.605	-	-	80.605	64.141			64.141
Clientes e outros recebíveis		25.733		25.733		20.647		20.647
Outros créditos		7.128		7.128		3.588		3.588
<b>Passivos</b>								
Fornecedores			267.941	267.941			375.061	375.061
Garantias contratuais			2.443	2.443			2.465	2.465
Contas a pagar			78.469	78.469			49.115	49.115

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 60.244 de 14/03/2014. A Administração da Companhia acredita que constitui provisões suficientes para fazer frente ao não recebimento.

51

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

### 30.2 Classificação dos instrumentos financeiros por tipo de mensuração do 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.

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 31/12/2018 e 31/12/2017 não houve instrumentos financeiros mensurados a valor justo agrupados nos níveis 2 e 3.

A tabela a seguir mostra um resumo dos valores justos dos instrumentos financeiros em 31 de dezembro de 2018 e de 2017 e a hierarquia de valor justo:

Descrição	2018			2017		
	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Caixa e equivalentes de caixa	80.605	-	-	64.141	-	-
<b>Total</b>	<b>80.605</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>64.141</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Devido às 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.

### 31 Coberturas de seguros

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

52

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

Notas explicativas da administração às demonstrações  
contábeis em 31 de dezembro de 2018  
(Em milhares de reais, exceto quando indicado de forma diversa)

---

### 32 Eventos relevantes

Em 05/04/2018, o Estado de São Paulo, por intermédio de sua Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, firmou o Contrato de Concessão nº 003/2018, com a SPE Concessionária das Linhas 5 e 17 do METRO de São Paulo (VIAMOBILIDADE), com a anuência da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, para a concessão da operação comercial das linhas 5 – Lilás e 17 – Ouro, pelo prazo de 20 anos.

A partir da vigência desta concessão, a concessionária passou a participar do Sistema de Arrecadação do Bilhete Único, com representação no Comitê Gestor Metroferroviário responsável pela sistemática de arrecadação e bilhetagem, na observância fiel das disposições do referido contrato de concessão.

Em 02/08/2018, foi assinado o Termo Aditivo nº 06 ao convênio de integração operacional e tarifária por meio da utilização do sistema de bilhetagem eletrônica do Bilhete Único (BU) introduzindo a Concessionária VIAMOBILIDADE como participe do citado convênio. O Termo Aditivo nº 06 estabeleceu que a partir da operação comercial da Linha 5 – Lilás e/ou da Linha 17 – Ouro, sob a responsabilidade da VIAMOBILIDADE, sua remuneração pelos passageiros transportados se daria pelas receitas tarifárias antecipadas, arrecadadas pelo clearing do sistema do BU, após deduzido a parte que cabe ao sistema sob pneus (SPTTrans) e à Via Quatro, concessionária da Linha 4 do Metrô. O saldo restante seria então distribuído entre Metrô e CPTM em função das regras de rateio previamente estabelecidas.

Nesta sistemática, conforme Ata de Reunião dos Representantes do Sistema Trilhos no Comitê Gestor de Integração, de 25/07/2018, considerando a assunção pela VIAMOBILIDADE da operação comercial da Linha 5 do Metrô, a partir de 06/08/2018 a concessionária passou a receber pelo sistema do Bilhete Único a remuneração que lhe cabia pelos passageiros transportados.

Pondera-se que em havendo a preferência à VIAMOBILIDADE em relação às obrigações de recebimento dos demais integrantes, a saber, METRO e CPTM, o fluxo financeiro destinado à esta Companhia, apurado para o período de agosto a dezembro de 2018, foi reduzido em torno de 10,2%.

### 33 Denúncia criminal contra administradores

Em 09 de junho de 2017, foi apresentada uma denúncia criminal pelo Ministério Público, por meio do GEDEC - PIC-GEDEC/MP-SP nº 07/2014 (Grupo de Atuação Especial de Repressão à Formação de Cartel e a Lavagem de Dinheiro e de Recuperação de Ativo), arrolando-se 4 gestores da CPTM e representantes das empresas que participaram em processo licitatório, realizado pela Companhia, para serviços de manutenção de trens (séries S2000, S2100, S3000, S2070, S7000 e S7500), a qual se encontra em fase de análise das defesas prévias dos denunciados, não havendo, até o momento, qualquer aceitação da denúncia judicial. A Companhia, ao longo dos anos de 2015 a 2018, realizou trabalhos de auditoria interna para verificação da regularidade do cumprimento dos contratos que ensejaram a denúncia, e, considerando o escopo dos trabalhos, não apurou irregularidades no que diz respeito a possível favorecimento a fornecedores.

\* \* \*

## Relatório dos auditores independentes sobre as demonstrações financeiras

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

### Opinião com ressalva

Examinamos as demonstrações financeiras da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2018 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido, do valor adicionado e dos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis.

Em nossa opinião, exceto pelos efeitos do assunto descrito na seção a seguir intitulada "Base para opinião com ressalva", as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM em 31 de dezembro de 2018, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

### Base para opinião com ressalva

Conforme mencionado na nota explicativa nº 12.4, a Companhia vem utilizando em suas operações 58 trens e peças sobressalentes dos mesmos, destes 08 entregues no segundo semestre de 2016, outros 22 no decorrer de 2017 e outros 28 no decorrer de 2018, adquiridos diretamente pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM). O custo desses trens e peças em 31 de dezembro de 2018 era de R\$ 1.597.315 mil líquido da depreciação acumulada de R\$ 47.386 mil (30 trens e peças sobressalentes ao custo de R\$ 859.860 mil líquido da depreciação acumulada de R\$ 15.128 mil em 2017). 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 (R1) - Operações de Arrendamento Mercantil. Consequentemente, o ativo não circulante e o passivo não circulante estão subavaliados em R\$ 1.597.315 mil em 31 de dezembro de 2018 (R\$ 859.860 mil em 31 de dezembro de 2017) respectivamente, e o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2018 está superavaliado em R\$ 32.258 mil (R\$ 31.666 mil em 31 de dezembro de 2017).

Conforme mencionado na nota explicativa nº 12.5, 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 2018. 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\$ 50.674 mil em 31 de dezembro de 2018, respectivamente (R\$ 42.048 mil em 31 de dezembro de 2017) e o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2018 está superavaliado em R\$ 8.644 mil (R\$ 8.638 mil em 31 de dezembro de 2017).

Conforme mencionado na nota explicativa nº 12.6, de acordo com convênio celebrado em 2007, a Companhia transferiu operacionalmente a Linha 5 Lilás para o Metrô de São Paulo. O custo líquido da Linha 5 - Lilás, contabilizado no grupo do ativo imobilizado, de R\$ 1.074.304 mil em 31 de dezembro de 2018, líquido da depreciação acumulada de R\$ 494.995 mil (R\$ 1.108.215 mil em 31 de dezembro de 2017, líquido da depreciação acumulada de R\$ 459.127 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 Metro 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\$ 1.074.304 mil, o realizável a longo prazo está subavaliado em R\$ 1.569.299 mil e o patrimônio líquido está subavaliado em R\$ 494.995 mil em 31 de dezembro de 2018, respectivamente (R\$ 1.108.215 mil, R\$ 1.567.342 mil e R\$ 459.127 mil, respectivamente em 31 de dezembro de 2017) e o resultado do exercício findo em 31 de dezembro de 2018 está subavaliado em R\$ 35.868 mil (R\$ 35.754 mil em 31 de dezembro de 2017).

Conforme mencionado na Nota 12, a Companhia possui o montante de R\$ 2.212.598 mil registrado na rubrica "Imobilizações em Andamento" em 31 de dezembro de 2018 (R\$ 3.453.349 mil em 31 de dezembro de 2017). Enfatizamos que ainda existem itens classificados em "imobilizações em andamento" cuja transferência para o "imobilizado em operação" ainda não foi efetuada, dado que o trabalho de componentização e identificação dos itens encontra-se em curso e do total registrado em "imobilizações em andamento", ainda existem R\$ 1.512.049 mil (R\$ 1.663.470 mil em 31 de dezembro de 2017), cujos contratos encontram-se encerrados, cancelados ou suspensos, e cuja retomada dos mesmos depende do contingenciamento de recursos por parte do controlador da Companhia - Governo do Estado de São Paulo. Portanto, não nos foi possível obter evidência de auditoria apropriada e suficiente sobre o valor da depreciação que deveria ter sido reconhecida sobre os itens que eventualmente deveriam ter sido reclassificados para o "imobilizado em operação", nem sobre eventuais valores que deveriam ser reconhecidos no resultado do exercício sobre os itens cujos contratos encontram-se encerrados ou suspensos, conforme Pronunciamento Técnico CPC 27 - Ativo Imobilizado. Consequentemente, não nos foi possível determinar se havia necessidade de ajustar esses valores.

Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir, intitulada "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras". Somos independentes em relação à Companhia, de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas de acordo com essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião com ressalvas.

### Incerteza significativa relacionada com a continuidade operacional

Chamamos a atenção para às demonstrações financeiras, que indica que a Companhia incorreu em prejuízo de R\$ 547.729 mil durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 (R\$ 624.325 mil durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2017) e, naquela data, o passivo circulante da Companhia excedeu o total do ativo circulante em R\$ 231.154 mil (R\$ 368.120 mil em 2017). Conforme apresentado na Nota 20, esses eventos ou condições, juntamente com outros assuntos descritos na referida nota, indicam a existência da necessidade de recursos de seu controlador (Fazenda do Estado de São Paulo - acionista majoritário), para fazer frente ao Programa de Investimentos da Companhia, previsto no Plano Plurianual (PPA) e a Lei Orçamentária Anual (LOA). Apesar da Companhia depender de recursos de seu acionista majoritário, a fim de cumprir com as suas obrigações financeiras, nossa opinião não contém ressalva relacionada a esse assunto.

### Outras informações que acompanham as demonstrações financeiras e o relatório do auditor

A administração da Companhia é responsável por essas outras informações que compreendem o Relatório da Administração.

Nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não abrange o Relatório da Administração e não expressamos qualquer forma de conclusão de auditoria sobre esse relatório.

Em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras, nossa responsabilidade é a de ler o relatório da administração e, ao fazê-lo, considerar se esse relatório está, de forma relevante, inconsistente com as demonstrações financeiras ou com nosso conhecimento obtido na auditoria ou, de outra forma, aparenta estar distorcido de forma relevante. Se, com base no trabalho realizado, concluirmos que há distorção relevante no relatório da administração, somos requeridos a comunicar esse fato. Não temos nada a relatar a este respeito.

### Ênfase

#### Denúncia Criminal pelo Ministério Público

Conforme mencionado na nota explicativa 33, em 09 de junho de 2017, foi aberta uma Denúncia Criminal pelo Ministério Público, através do GEDEC - PIC-GEDEC/MP-SP nº 07/2014 (Grupo de Atuação Especial de Repressão à Formação de Cartel e a Lavagem de Dinheiro e de Recuperação de Ativo), em que arrolados 4 gestores da CPTM e representantes das empresas que participaram no Processo Licitatório realizada pela Companhia, com relação a Manutenção dos Trens Metropolitanos (Projetos CPTM: S2000 S2100 S3000 S2070 S7000 S7500), que se encontra em fase de defesa prévia dos denunciados. Quanto ao exposto, até o momento não houve qualquer intimação e/ou abertura de qualquer processo judicial. Nossa conclusão não contém modificação relacionada a esse assunto.

#### Processos judiciais

A Companhia possui processos judiciais de reequilíbrio econômico e financeiro de contratos de obras, sendo estes ainda em tramitação judicial. Com relação a estes processos, em caso de perda para a Companhia, irá gerar um passivo, e conseqüentemente um ativo (ativo fixo) correspondente, a qual será lançado a resultado somente através de sua depreciação. Em 31 de dezembro de 2018 este montante é de R\$ 222.329 mil (R\$ 232.715 mil em 31 de dezembro de 2017).

#### Processos trabalhistas

Conforme mencionado na nota explicativa nº 17.1, 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 deste assunto.

#### Seguros

Conforme mencionado na nota explicativa nº 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 deste assunto.

### Outros assuntos

#### Demonstração do Valor Adicionado

A Demonstração do Valor Adicionado (DVA), referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018, 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, foi submetida a procedimentos de auditoria executados em conjunto com a auditoria das demonstrações financeiras da Companhia. Para a formação de nossa opinião, avaliamos se essa demonstração está conciliada com as demonstrações financeiras e registros contábeis, conforme aplicável, e se a sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos no Pronunciamento Técnico CPC 09 - Demonstração do Valor Adicionado. Em nossa opinião, essa demonstração do valor adicionado foi adequadamente elaborada, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nesse Pronunciamento Técnico e é consistente em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

#### Responsabilidades da administração e da governança pelas demonstrações financeiras

A administração é responsável pela elaboração das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) e 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.

Na elaboração das demonstrações financeiras, a administração é responsável pela avaliação da capacidade de a Companhia continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações financeiras, a não ser que a administração pretenda liquidar a Companhia ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela governança da Companhia são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das demonstrações financeiras.

#### Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

Nossos objetivos são obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras, tomadas em conjunto, estão livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas não uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria sempre detecta as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas demonstrações financeiras.

Como parte da auditoria realizada, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais.
- Obtemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados nas circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da Companhia.
- Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela administração.

- 
- Concluímos sobre a adequação do uso, pela administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe uma incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações financeiras ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a Companhia a não mais se manter em continuidade operacional.
  - Avaliamos a apresentação geral, a estrutura e o conteúdo das demonstrações financeiras, inclusive as divulgações e se as demonstrações financeiras representam as correspondentes transações e os eventos de maneira compatível com o objetivo de apresentação adequada.

Comunicamo-nos com os responsáveis pela governança a respeito, entre outros aspectos, do alcance planejado, da época da auditoria e das constatações significativas de auditoria, inclusive as eventuais deficiências significativas nos controles internos que identificamos durante nossos trabalhos.

São Paulo, 14 de março de 2019

Mazars Auditores Independentes  
CRC 2SP023701/O-8



Mauro Akio Sakano  
Contador CRC 1SP 143589/O-9

 MAZARS

# Balanço Social

Anexo

BALANÇO SOCIAL - 2018				
DESCRIÇÃO	2018		2017	
	Qtde	R\$ mil	Qtde	R\$ mil
Remuneração Bruta a Empregados	8.220	733.380	8.185	722.327
Relação entre a maior e a menor remuneração	14,1		14,1	
<b>Indicadores Sociais Internos</b>				
Encargos Sociais	8.220	128.697	8.185	117.758
Alimentação	8.220	114.315	8.185	108.386
Transporte de Empregados	1.086	1.519	1.061	1.280
Saúde	8.220	63.810	8.185	47.444
Previdência Privada	506	7.152	577	7.816
Educação (homem/hora)	1.178	1.564	72.878	1.586
Capacitação e Desenvolvimento Profissional (homem/hora)	531.018	1.556	236.438	1.285
Creches ou Auxílio-Creches	964	4.536	878	4.274
<b>Indicadores do Corpo Funcional</b>				
Empregados no final do exercício	8.220		8.185	
Admissões/Reintegrações	385		203	
Aposentadorias/Invalidez (*)	62		0	
Demissões	350		280	
Estagiários no final do exercício	323		395	
<b>Empregados por faixa etária</b>				
Menores de 18 anos	0		1	
De 18 a 35 anos	2.411		2.449	
De 36 a 60 anos	5.224		5.242	
Acima de 60 anos	585		493	
<b>Empregados por nível de escolaridade</b>				
Analfabetos	0		-	
Com ensino fundamental	518		573	
Com ensino médio	5.019		5.141	
Com ensino superior	2.646		2.438	
Pós-graduados	37		33	
<b>Empregados por gênero</b>				
Masculino	6.781		6.733	
Feminino	1.439		1.452	
Ocupantes de cargos de chefia por sexo	100%		100%	
Masculinos	84%		86%	
Femininos	16%		14%	
<b>Outras informações</b>				
Ações trabalhistas	12.284	639.748	13.380	710.588
Indenizações pagas por determinação da Justiça	107.597		127.515	
<b>Programas</b>				
		Valor / Verbas - R\$ mil		
		CPTM	SESI	
Saúde e Qualidade de Vida - 2018	1.302		236	

## Relatório dos auditores independentes sobre o balanço social

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

### Opinião

Examinamos as demonstrações financeiras da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM (Companhia), que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2018 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis e emitimos nosso relatório com ressalvas em 14 de março de 2019. O balanço social em 31 de dezembro de 2018, apresentado no Anexo I, apresenta informações complementares as demonstrações financeiras examinadas, não sendo requeridas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil e estão sendo apresentadas para possibilitar uma análise adicional.

Em nossa opinião, o balanço social está adequadamente apresentado, em todos os seus aspectos relevantes, como informação complementar às demonstrações financeiras acima referidas tomadas em conjunto.

### Base para opinião

Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir intitulada “Responsabilidades do auditor pela auditoria do Balanço Social”. Somos independentes em relação à Companhia, de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas de acordo com essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

### Responsabilidades da administração e da governança pelo Balanço Social

A administração é responsável pela elaboração e adequada apresentação do balanço social de acordo com as informações por ela julgadas relevantes para fins de informações complementares e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração do Balanço Social livre de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Na elaboração das demonstrações financeiras, a administração é responsável pela avaliação da capacidade de a Companhia continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações financeiras, a não ser que a administração pretenda liquidar a Companhia ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela governança da Companhia são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das demonstrações financeiras.

## Responsabilidades do auditor pela auditoria do Balanço Social

Nossos objetivos são obter segurança razoável de que o Balanço Social está livre de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas não uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria sempre detecta as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base no referido Balanço Social.

Como parte da auditoria realizada, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante no Balanço Social, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais.
- Obtemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados nas circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da Companhia.
- Concluímos sobre a adequação do uso, pela administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe uma incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações financeiras ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a Companhia a não mais se manter em continuidade operacional.
- Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela administração.

Comunicamo-nos com os responsáveis pela governança a respeito, entre outros aspectos, do alcance planejado, da época da auditoria e das constatações significativas de auditoria, inclusive as eventuais deficiências significativas nos controles internos que identificamos durante nossos trabalhos.

São Paulo, 15 de março de 2019

Mazars Auditores Independentes  
CRC 2SP023701/O-8

  
Mauro Akio Sakano  
Contador CRC 1SP 143589/O-9

## Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CNPJ: 71.832.679/0001-23

NIRE: 35.300.136.497

RELATÓRIO ANUAL DO COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO – 2018

### Sobre o Comitê

O Comitê de Auditoria Estatutária (CAE) da CPTM é um órgão estatutário de funcionamento permanente instituído em 29/6/2018, dentro das melhores práticas de Governança Corporativa.

O Comitê é composto por 3 (três) membros sem duração de mandato. Todos os membros são independentes e o coordenador também é conselheiro de administração.

De acordo com Regimento Interno cabe ao Comitê zelar pela qualidade e integridade das demonstrações contábeis da CPTM, pelo cumprimento das exigências legais e regulamentares, pela atuação, independência e qualidade dos trabalhos da empresa de auditoria independente e da auditoria interna própria, assim como pela qualidade e efetividade do sistema de controles internos e da administração de riscos. As avaliações do Comitê baseiam-se nas informações recebidas da Administração, dos auditores independentes, da auditoria interna, dos responsáveis pelo gerenciamento de riscos e de controles internos, dos gestores dos canais de denúncia e ouvidoria e nas suas próprias análises decorrentes de observação direta.

A Mazars Auditores Independentes é a empresa responsável pela auditoria das demonstrações contábeis conforme normas profissionais emanadas do Conselho Federal de Contabilidade – CFC. O relatório dos auditores independentes reflete o resultado de suas verificações e apresenta a sua opinião a respeito da fidedignidade das demonstrações contábeis do exercício em relação aos princípios de contabilidade oriundos da CFC em consonância com as normas emitidas pelo International Accounting Standard Board – IASB, e preceitos da legislação societária brasileira. Com relação ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2018, os referidos auditores independentes emitiram relatório em 14 de março de 2019 contendo opinião com as seguintes ressalvas:

- Trens: 58 trens adquiridos em 2018 diretamente pela Secretaria de Transportes Metropolitanos, estão sendo regularmente utilizados pela CPTM sem que tenha havido registro contábil desses trens. Tal registro contábil depende de expressa autorização do Governo do Estado de São Paulo por meio do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado de São Paulo. Maiores detalhes na nota explicativa número 12.4.
- Extensão Leste/Metrô: a CPTM vem operando a Extensão Leste construída pelo Metrô de São Paulo. A formalização contábil desta transação entre CPTM e Metrô de São Paulo depende de autorização expressa do Governo do Estado de São Paulo por meio do Conselho de Defesa dos

Capitais do Estado de São Paulo, o que ainda não ocorreu. Maiores detalhes na nota explicativa número 12.5.

- Linha Lilás/CPTM: a CPTM transferiu operacionalmente a Linha 5 Lilás para o Metrô de São Paulo. A formalização dessa transferência depende de autorização expressa do Governo do Estado de São Paulo por meio do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado de São Paulo, com reflexos no valor do ativo imobilizado e no patrimônio líquido em 31 de dezembro de 2018. Maiores detalhes na nota explicativa número 12.6.
- Imobilizações em andamento: existem itens classificados em “imobilizações em andamento” cujas transferências para “imobilizado em operação” ainda não foi efetuada. Maiores detalhes na nota explicativa número 12.

Os auditores também em sua opinião chamam a atenção para os seguintes itens que não representam, todavia, ressalvas na opinião em relação ao assunto:

- Denúncia criminal pelo Ministério Público, que se encontra em fase de defesa prévia dos denunciados. Até o momento não houve qualquer intimação e/ou abertura de processo judicial entre os envolvidos.
- Processos Judiciais. A Companhia possui processos judiciais de reequilíbrio econômico e financeiros de contratos de obra, ainda em tramitação judicial sem conclusão.
- Processos trabalhistas. A CPTM é parte em diversas ações trabalhistas em que funcionários aposentados da FEPASA pleiteiam equiparação salarial aos funcionários ativos da CPTM. Em caso de desembolso financeiro esses serão ressarcidos à CPTM pelo Governo do Estado de São Paulo.
- Incerteza Significativa Relacionada com Continuidade Operacional, em decorrência de prejuízo acumulado e passivo circulante que excede o total do ativo circulante (capital de giro negativo).
- Cobertura de Seguros: a Companhia não contrata seguros para os bens patrimoniais nem para serviços por ela prestados, conforme melhor esclarecido na nota explicativa número 32.

Com relação ao déficit financeiro frente ao serviço prestado que resultou em uma perda de R\$ 192.010 em 2018, no Sistema e Bilhetagem Eletrônica – SBE, no que se refere ao Bilhete Único - BU, a Companhia está participando de análise conjunta com a SPTRANS e o METRO visando identificar causas e efeitos, nos termos da nota explicativa 3.16.

Os trabalhos de Auditoria Interna são realizados por equipe própria. O Comitê de Auditoria Estatutária é responsável pela aprovação do plano de auditoria interna que desenvolve sua atuação de forma ampla e independente observando, principalmente, a cobertura das áreas, processos e atividades que apresentam os riscos mais sensíveis à operação e impactos mais significativos na implementação da estratégia da CPTM.

Presentemente a CPTM, por intermédio de gerência própria, está em processo de identificação dos riscos inerentes às suas atividades para posterior confecção da Matriz de riscos e a elaboração dos necessários planos de ação.

#### Conclusão

Os membros do Comitê de Auditoria da CPTM, no exercício de suas atribuições e responsabilidades legais previstas no Regimento Interno do próprio comitê, procederam ao exame e à análise das demonstrações contábeis, acompanhadas do relatório de auditoria contendo opinião com ressalvas dos auditores independentes, do relatório anual da administração relativos ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018. Considerando as informações prestadas pela administração da Companhia e o exame de auditoria realizado pela Mazars Auditores Independentes, recomendam, por unanimidade, a aprovação dos documentos acima citados pelo Conselho de Administração da Companhia.

São Paulo, 18 de março de 2019



JULIO SÉRGIO DE S. CARDOZO  
Coordenador do Comitê de Auditoria



ALEXANDRE AKIO MOTONAGA  
Membro



SILVÉRIO CRESTANA  
Membro

## PARECER DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM, cumprindo as determinações legais, em sua 309ª Reunião Ordinária, realizada no dia 18 de março de 2019, às 10h00, examinou o Relatório Anual da Administração, bem como as Demonstrações Contábeis nele contidas, composta pelo Balanço Patrimonial, pela Demonstração dos Resultados, das Mutações do Patrimônio Líquido, do Fluxo de Caixa e do Valor Adicionado, - complementadas pelas Notas Explicativas, referentes ao exercício findo de 2018.

Com fundamento nas respectivas análises e na apresentação do Relatório dos Auditores Independentes, o Conselho de Administração manifesta-se favoravelmente ao Relatório Anual da Administração, bem como às Demonstrações Contábeis relativos ao exercício social de 2018, considerando que os mesmos estão em condições de serem submetidas à apreciação e deliberação final dos Senhores Acionistas, observando-se os parágrafos de ênfase constantes do referido Parecer da Auditoria Independente.

SILVANI ALVES PEREIRA Presidente do Conselho	PEDRO TEGON MORO Conselheiro
FRANCISCO EDUARDO DE HOLANDA BESSA Conselheiro	JULIO SERGIO DE SOUZA CARDOZO Conselheiro
MARIA LINA BENINI Conselheira	ANDRÉ LUIS GROTTI CLEMENTE Conselheiro
ADAILTON FERREIRA TRINDADE Conselheiro	CARLOS PEDRO JENS Conselheiro
DANILO FERREIRA GOMES Conselheiro	BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA Conselheiro
ALMINO MONTEIRO ÁLVARES AFFONSO Conselheiro	

## PARECER DO CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM, cumprindo as determinações legais, na 304ª Reunião Ordinária, realizada no dia 25 de março de 2019, às 09h30, examinou o Relatório Anual da Administração, bem como as Demonstrações Contábeis nele contidas, composta pelo Balanço Patrimonial, pela Demonstração dos Resultados, pela Demonstração dos Resultados Abrangentes, das Mutações do Patrimônio Líquido, do Fluxo de Caixa e do Valor Adicionado, complementadas pelas Notas Explicativas, referentes ao exercício findo de 2018.

Os membros do Conselho Fiscal da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM, em cumprimento ao disposto nos incisos II e IV do art. 163, da Lei Federal nº 6.404/76 e suas alterações posteriores, procederam ao exame do Relatório da Administração, das Demonstrações Contábeis exigidas em Lei e das Notas Explicativas, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018. Com base no Relatório da Auditoria Independente, de 14/03/2019, considerando a RD 14459, de 14/03/2019, considerando o Relatório Anual do Comitê de Auditoria Estatutário - 2018, de 18/03/2019 e considerando a manifestação do Conselho de Administração havida em reunião ocorrida em 18/03/2019 e de acordo com as explicações e esclarecimentos do Senhor Mauro Akio Sakano, bem como dos representantes da Companhia presentes na reunião, os Senhores Conselheiros opinam que as Demonstrações Contábeis e as Notas Explicativas estão em condições de serem submetidas à apreciação e deliberação dos Senhores Acionistas, observando-se as ressalvas constantes do referido Relatório da Auditoria Independente, relacionadas às Notas Explicativas nº 12.4 - 58 Trens, 12.5 - Extensão Leste, 12.6 - Linha 5 - Lilás e nº 12 - registro na rubrica "Imobilizações em Andamento".

 ADRIANA AZEVEDO PANNUNZIO Conselheira	 MARCO ANTONIO ASSALVE Conselheiro
 RAFAEL SOUZA PENA Conselheiro	 ROBERTA CAMPEDELLI A. GONÇALVES Conselheiro
 VERA LUCIA FERREIRA NEVES Conselheira	