

**CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GOVERNANÇA CORPORATIVA
COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM
Exercício Social 2019 e Metas 2020**

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 2019, e metas para 2020, 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.

1. 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 passageiro, 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.

1.1. Identificação Geral

CNPJ: 71.832.679/0001-23

Inscrição Estadual: 113.898.614-110

Inscrição Municipal: 2.379.026-1

Sede: Rua Boa Vista, nº 185 – Centro / São Paulo

Tipo de Estatal: Empresa Pública

Acionista Controlador: Governo do Estado de São Paulo

Tipo de Capital: Fechado

Abrangência de Atuação: Estado de São Paulo

Sector de Atuação: Transportes metropolitanos sobre trilhos

1.2. Composição Acionária

O capital social da CPTM é de **R\$ 16.598.384.055,72** (Dezesseis bilhões, quinhentos e noventa e oito milhões, trezentos e oitenta e quatro mil, cinquenta e cinco reais e setenta e dois centavos), dividido em **553.279.468.524** (Quinhentas e cinquenta e três bilhões, duzentas e setenta e nove milhões, quatrocentas e sessenta e oito mil, quinhentas e vinte e quatro) ações ordinárias de classe única, nominativas e sem valor nominal, autorizado pela Assembleia Geral Extraordinária - AGE realizada em 19/12/2019, sendo a Fazenda do Estado de São Paulo, a acionista majoritária, com 99,99% das ações, representadas conforme demonstrativo a seguir:

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA
POSIÇÃO EM 31/12/2019 (56ª AGE de 19/12/2019)

Valor referencial da ação: R\$ 0,03

Capital Autorizado: R\$ 21.000.000.000,00

Acionistas	CNPJ	Qtde de ações	Capital subscrito e integralizado	Participação societária
Fazenda do Estado de São Paulo	46.377.222/0001-29	553.273.833.167	16.598.214.995,01	99,998980%
União Federal	00.394.460/0001-41	3.756.905	112.707,15	0,000680%
São Paulo Transportes S/A	60.498.417/0001-58	1.878.452	56.353,56	0,000340%
		553.279.468.524	16.598.384.055,72	100,000000%

2. PERFIL DA EMPRESA

A CPTM comemorou 27 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 867,7 milhões de passageiros representando um acréscimo em relação a 2018, de 0,5%. A CPTM opera 94 estações distribuídas em uma malha ferroviária de 271 quilômetros, dividida em sete linhas.

A Companhia em 2019 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 entre as maiores empresas de transporte ferroviário de passageiros da América Latina.

3. DIRETRIZES ESTRATÉGICAS

A Companhia teve sua nova abordagem estratégica aprovada na reunião de Conselho de Administração, realizada em 24 de junho de 2019, a qual está inspirada no conceito de cadeia de suprimentos e serviços para buscar eficiência e responsividade com novos produtos e serviços que gerem receita e tragam satisfação aos passageiros.

O modelo empresarial tem como missão “Prestar serviço de transporte público propiciando mobilidade com excelência e acesso a serviços associados ao transporte, que tornem a experiência de optar pela CPTM única aos passageiros”. E, como visão a ser alcançada: “Ser o elo fundamental na cadeia intermodal de transporte de passageiros no Estado de São Paulo e aprimorar as opções e experiências dos cidadãos por meio de parcerias e inovações”.

O modelo de gestão e governança implantado, foi registrado em Regimento Interno da Companhia aprovado em Reunião da Diretoria Colegiada em 2019, e disseminado aos *stakeholders* (partes interessadas) por meio de diferentes canais de relacionamento, site, intranet, e-mail, workshops, reuniões setoriais, reforçando a transparência e a responsabilidade corporativa.

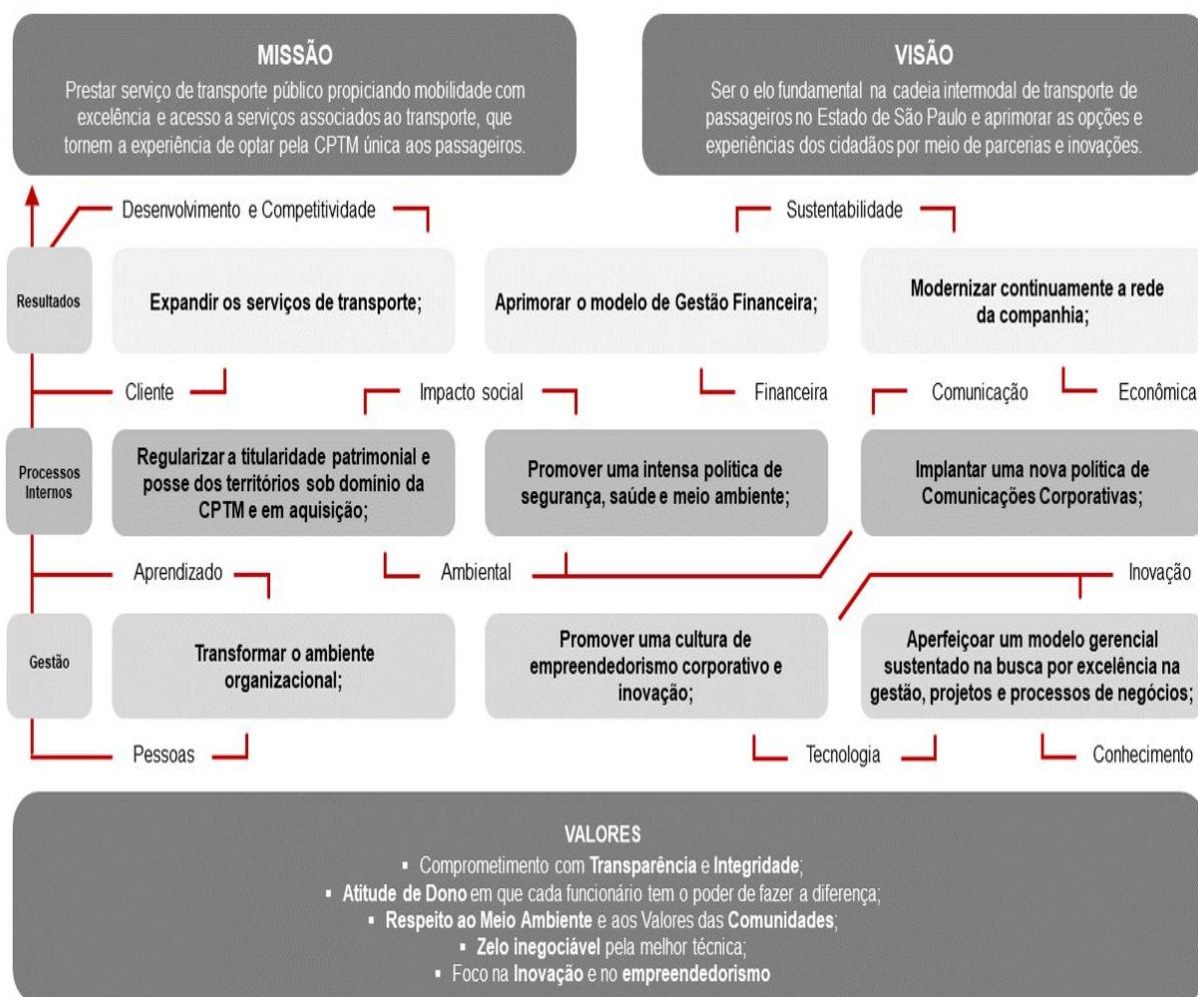
Na abordagem estratégica, igualmente aprovada em Reunião de Diretoria, foi elaborado um plano de metas corporativas, visando ao alcance dos resultados empresariais esperados.

Este mecanismo participativo da Companhia traduziu-se nas metas para o quinquênio, apresentadas no Relatório Síntese Metas Corporativas 2019-2024, cujo teor compreende projetos e ações estratégicas com viés de continuidade, organizando as prioridades da CPTM.

É essencial o comprometimento de todos os colaboradores, incluindo aqueles que estão envolvidos direta ou indiretamente nas ações, pois assim irão contribuir para os resultados e, conseqüentemente, para o alcance dos objetivos estratégicos da CPTM.

3.1. Mapa Estratégico

O mapa estratégico da CPTM foi estruturado em três perspectivas do negócio que representam a sua estratégia de atuação encadeada de modo lógico. Cada uma engloba um conjunto de objetivos estratégicos que retratam os principais desafios a serem enfrentados para o alcance de sua visão de futuro e o cumprimento de sua missão.



O primeiro eixo consiste nos resultados que a CPTM deve gerar para atender às expectativas do cliente (passageiros) e outros stakeholders (sociedade civil, órgãos de controle e fiscalização), proporcionando sustentabilidade, desenvolvimento e competitividade.

O segundo eixo retrata os processos internos prioritários nos quais a Companhia deverá concentrar esforços a fim de ampliar o impacto positivo social causado, ancorada na comunicação eficaz junto ao público interno, à clientela e aos stakeholders.

Por último, destaca-se o eixo de gestão que identifica ações de aprendizado e inovações nas áreas de gestão de pessoas, tecnologia e conhecimento, necessárias para assegurar o crescimento sustentável da CPTM.

4. POLÍTICAS PÚBLICAS 2019

Em que pese a conjuntura econômica brasileira, a CPTM dedicou esforços para manter as 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 têm resultado na melhoria da qualidade dos serviços prestados, o que ficou evidenciado em pesquisa de avaliação que registrou um percentual de 79,4% dos passageiros que classificaram o serviço prestado como excelente ou bom.

Além da modernização em curso, continuaram em desenvolvimento as atividades de projetos e planejamento de transporte direcionadas à expansão da rede e de novos serviços sobre trilhos, tais como a expansão da Linha 9-Esmeralda até Varginha e a continuação da implantação da Linha 13-Jade, Guarulhos- Aeroporto Internacional que começou a operar no dia 31 de março de 2018.

4.1. Desempenho Econômico-financeiro 2019

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.

Para o ano de 2019 a Companhia contou com recursos da ordem de R\$ 583,6 milhões, aplicados nos seguintes projetos:

Investimentos - em R\$ milhões				
Itens	Tesouro	Financiamento	Rec. Próprio	Total
Linha 13 Jade	32,6	82,1		114,7
Linha 8 – PPP – trens + modernização de estações	257,2	9,1	1,8	268,1
Linha 9 – Extensão Varginha	13,7	35,0	15,9	64,6
Linha 11 - Modernização	39,3		1,4	40,7
Outros projetos	54,8		40,7	95,5
Total	397,6	126,2	59,8	583,6

4.2. Execução do Plano de Expansão e Modernização 2019

Obras de Acessibilidade

Em atendimento ao Termo de Ajustamento de Conduta e às exigências legais, foram concluídas intervenções para adequação da acessibilidade nas estações Jaraguá da Linha

7-Rubi; Santa Teresinha da Linha 8-Diamante; Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires, da Linha 10-Turquesa; Mogi das Cruzes e Antônio Gianetti Neto da Linha 11-Coral.

Além das entregas acima, houve avanço nas obras das estações Luz e Guapituba, da Linha 10 – Turquesa, e foram iniciadas as obras das estações Caieiras e Várzea Paulista da Linha 7-Rubi, todas elas visando garantir a acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida de forma segura e confortável.

Reconstrução da Estação Francisco Morato

Iniciado em dezembro de 2017, o atual contrato para reconstrução da Estação Francisco Morato, manteve-se em pleno andamento ao longo de 2019.

Com uma área de mais de 6.000,00 m², a estação foi devidamente dimensionada para comportar a demanda estimada em 100.000 (cem mil) passageiros por dia útil. As novas instalações previstas visam garantir acessibilidade plena aos passageiros e colaboradores da CPTM, com o atendimento das normas relacionadas e certificação da ABNT, melhorar a segurança patrimonial e operacional da estação, garantir a segurança contra incêndios com certificação pelo Corpo de Bombeiros (AVCB), proporcionar melhores condições de trabalho aos colaboradores da estação com o atendimento pleno da NR 24, facilitar a integração dos passageiros com os demais modais de transporte, melhorando o urbanismo e o acesso aos terminais rodoviários do município.

Extensão da Linha 9 - Esmeralda

Prolongamento da Linha 9 - Esmeralda (Osasco-Grajaú) com 4,5 km de extensão entre Grajaú e Varginha, com projeto de construção das estações Mendes-Vila Natal e Varginha, de quatro viadutos ferroviários, viário e de pátio de estacionamento de trens. A Linha 9 transporta atualmente cerca de 580 mil passageiros por dia útil e com sua ampliação, a projeção é que sejam acrescentados 110 mil passageiros.

As obras da extensão da Linha 9 – Esmeralda continuam em pleno andamento, com serviços nas áreas de sistemas de sinalização e energia, via permanente, rede aérea, prosseguimento na construção da estação Mendes-Vila Natal, e obras dos viadutos rodoviários do Lote 1 (Viadutos Micronésia e Jacopo Torriti).

A licitação da complementação de obras civis do Lote 2 (finalização da estação Varginha, equipamentos, parte das vias e o pátio de estacionamento de trens – Pátio Varginha) foi finalizada e assinado o contrato com o Consórcio vencedor, já tendo sido autorizado o Início das Obras – AIO por parte do Governo Federal.

Linha 13 – Jade

Implantada em 2018, ligando os municípios de São Paulo e Guarulhos, a Linha 13-Jade proporciona a integração da rede metroferroviária com o Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro.

A fabricação do 8 (oito) novos Trens já está concluída na China, sendo que 6 (seis) já estão no Brasil e os 2 (dois) últimos estão a caminho.

O primeiro trem já avançou para a fase final de comissionamento para entrar em operação comercial. Além da equipagem moderna, eles possuem bagageiros de maneira a atender a demanda de passageiros para o Aeroporto de Guarulhos.

Modernização do Sistema de Energia de Tração

Continuam os trabalhos para a modernização do sistema de energia de tração para as linhas 10-Turquesa e 11-Coral, com a ampliação e reforma das subestações Pari e São Caetano, e implantação da subestação Ribeirão Pires da Linha 10.

Na Linha 11 está em andamento a ampliação e reforma da subestação Patriarca e implantação da nova subestação de Dom Bosco que teve a montagem concluída em 2019.

Projetos Cíveis

Continuam 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, adequando as dependências da CPTM às normas vigentes de acessibilidade.

Sinalização CBTC

Para a modernização das Linhas 10-Turquesa e 11-Coral, foi retomado o contrato para a Implantação do Sistema de Sinalização CBTC (Communications-Based Train Control ou Controle de Trens Baseado em Comunicação). O sistema dá a possibilidade de uma comunicação digital bilateral entre as composições e a infraestrutura da linha, com as informações transmitidas em tempo real à central de controle e a cada trem.

No sistema atual, a movimentação das composições é feita através de blocos enquanto no CBTC, este movimento será feito virtualmente ou por meio de comunicação via frequência de rádio. O novo sistema permitirá aumentar a capacidade de transporte da linha, com a possibilidade de redução nos intervalos entre trens, elevando as condições de segurança.

Recursos da Iniciativa Privada

Está em andamento pela iniciativa privada, o desenvolvimento dos projetos executivos para a construção da nova estação João Dias na Linha 9-Esmeralda, situada entre as estações Santo Amaro e Granja Julieta. A licença ambiental foi emitida em dezembro, viabilizando o início das obras da estação, que será totalmente custeada pela iniciativa privada. A construtora já foi contratada e a montagem do canteiro de obras e os serviços preliminares estão em andamento.

Planejamento de Transporte e Projetos

No que se refere ao planejamento de transporte e projetos, a CPTM em 2019 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.

Merecem destaque as seguintes atividades em andamento:

- Estudos de viabilidade técnica e estruturação do projeto de modernização da Linha 10 - Turquesa, visando elevar a qualidade do serviço prestado. São previstos, após a conclusão de todo programa, 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 aumentará 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 oferecer à população uma experiência completa de turismo através de operadores certificados e qualificados por meio de concessão. Em 2019 esses estudos foram submetidos ao Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas para

prosseguimento do processo.

- 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. Os trâmites prosseguiram ao longo de 2019.
- Realização de pesquisas específicas junto aos passageiros, como forma de aprimorar a prestação dos serviços. 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 2019 foram realizadas as pesquisas de Mobilidade (Acesso e Difusão), de Caracterização (Voz Feminina) e de Opinião (Satisfação dos Serviços Prestados).

4.3. Análise do Plano de Negócio 2019

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.

Os investimentos previstos no plano de negócios estão agrupados em: (i) parcerias com a iniciativa privada, (ii) investimentos em empreendimentos de expansão, (iii) investimentos em modernização das linhas, (iv) custeio para operação/manutenção e (v) comunicação corporativa/gestão de pessoas.

No âmbito das parcerias com a iniciativa privada, destaca-se a implantação da Estação João Dias, situada entre as estações Santo Amaro e Granja Julieta da Linha 9 – Esmeralda, desenvolvida em parceria com a TG São Paulo Empreendimentos Imobiliários S.A – Tegra. Em 2019 foram concluídos os projetos executivos da estação e emitido pela CESTESB o licenciamento ambiental junto com as autorizações para o início das obras.

Outro passo importante foi a realização de consulta pública para a concessão comercial única da Estação Brás, em conjunto com o Metrô, unificando a operação dos pontos comerciais, além de desonerar os custos de manutenção, limpeza e segurança da

área. Esta é uma parceria inédita entre ambas as empresas tendo em vista o compartilhamento das receitas acessórias de uma mesma estação.

Os avanços nos empreendimentos em expansão foram observados através da contratação das obras civis da extensão da Linha 9 – Esmeralda, contemplando os viadutos rodoviários Lote 1 (viadutos Micronésia e Jacopo Torriti), sistema de energia, sinalização, reforço da rede aérea e a complementação de obras civis do Lote 1 (finalização da estação Mendes-Vila Natal, equipamentos e parte das vias). O contrato para complementação de obras civis do Lote 2 (finalização da estação Varginha, equipamentos, parte das vias e o pátio de estacionamento de trens – Pátio Varginha) foi assinado em abril/2019 e a AIO – Autorização de Início de Objeto foi emitida em 31/12/19, com início das obras em janeiro/2020.

Em maio de 2019 a Linha 11 - Coral passou a ligar, de forma direta, as estações Luz e Estudantes, eliminando a necessidade de transferência na estação Guaianases. Desde então, a linha passou a operar, nos horários de pico, com dois loops alternados, com um trem indo até Guaianases e outro até Estudantes. Dessa forma, a oferta de trens no trecho mais carregado se manteve a mesma - intervalos de 4 minutos - e, ainda, o intervalo entre Guaianases e Estudantes, que era de 9 minutos, diminuiu 1 minuto. Com a implantação da nova operação, teve fim a lotação excessiva nas plataformas de Guaianases. Além disso, passageiros com destino às estações após Guaianases, que antes tinham de trocar de trem, ganharam cerca de 10 minutos em seu trajeto.

Com vistas a modernização das linhas, foram retomadas as intervenções voltadas à readequação e ampliação do sistema de suprimento de energia da Linha 10 - Turquesa e prosseguem as obras de implantação de Telecomando de Energia em todas as linhas além de intervenções voltadas à readequação e ampliação do sistema de suprimento de energia de tração na linha 11 - Coral. Na Linha 10 - Turquesa foram ainda retomadas as atividades para a implantação do Sistema de Sinalização.

Ainda neste sentido, prosseguiram as obras de arquitetura e restauro na estação Luz, incluindo a instalação de elementos de comunicação visual, mobiliário e sonorização. Tiveram também continuidade as obras de reconstrução da estação Francisco Morato, na Linha 7 – Rubi. Avançaram também as obras civis e de sistemas da segunda fase da estação Suzano, Linha 11 - Coral. Esta obra possibilitará a operacionalização integral da estação e contempla a execução do novo terminal do Expresso Leste em Suzano.

Também em 2019 foi concluído o fornecimento dos novos trens, com o recebimento de 07(sete) trens incorporados à frota.

5. COMPROMISSOS DE CONSECUÇÃO DE OBJETIVOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

5.1. Plano de Negócios 2020 e Estratégia de Longo Prazo 2021-2025

A oferta de transporte público com qualidade e eficiência é gerada pela CPTM através da adoção de inovação e o aprimoramento contínuo dos serviços para buscar a satisfação dos seus passageiros, bem como a conquista de novos clientes.

Para tanto, é vital a adoção de uma visão holística, fundamentada no alinhamento e na sistematização dos processos e ações do dia a dia. As ações e planos propostos estão alinhados com o orçamento aprovado, para que novas oportunidades de negócios sejam alcançadas.

Com essa visão, propósitos e transparência, grande esforço vem sendo aplicado pela Administração da CPTM, da Diretoria às Gerências, responsáveis pelas diretrizes e implementações de políticas e práticas em todas suas atividades, sejam de expansão, de operação e suporte administrativo.

Em atendimento à Lei Federal 13303 de 30/06/2016 foi desenvolvido o Plano de Negócios e a Estratégia de longo Prazo da Companhia alinhado ao Plano de Governo e ao Plano Plurianual 2020-2025.

O Plano de Negócios 2020 e a Estratégia de Longo Prazo 2021-2025 estão apresentados em documento anexado a esta Carta Anual.

5.2. Plano Orçamentário 2020

De acordo com a Lei nº 17244 de 10 de janeiro de 2020, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2020, o montante de recursos previstos a serem destinados à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos é da ordem de R\$ 3.377.864.759,00.

CUSTEIO	R\$ 2.698.837.991,00
INVESTIMENTO	R\$ 679.026.768,00
TOTAL	R\$ 3.377.864.759,00

6. ESTRUTURAS DE CONTROLES INTERNOS E GERENCIAMENTO DE RISCOS

Na estrutura organizacional da CPTM a Gerência de Riscos, Controles Internos e Conformidade – GRI zela pelos sistemas e práticas de conformidade, controle interno e gestão de riscos, com o objetivo de promover a boa governança.

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 é exercida pelas gerências intermediárias, com o desenho, implantação e operacionalização das rotinas de controle nos diversos processos críticos da companhia.

A segunda linha de defesa consiste na supervisão e orientação transversal que visa garantir eficácia, eficiência e efetividade a todo o conjunto de processos e controles que estão posicionados e colocados em prática na primeira linha de defesa.

A terceira linha de defesa é operacionalizada pela auditoria interna da companhia, instância de apoio à governança que presta avaliação independente, em favor do Conselho de Administração, sobre o adequado funcionamento dos controles internos nos processos críticos da empresa.

Na CPTM, a primeira linha de defesa é desempenhada pelos gestores do nível hierárquico imediatamente abaixo dos diretores. A segunda linha de defesa é desempenhada pela Gerência de Riscos, Controles Internos e Conformidade, subordinada diretamente ao Diretor Presidente. A terceira linha de defesa é desempenhada pelo Departamento de Auditoria Interna, vinculado ao Conselho de Administração.

Em 2019, a Auditoria Interna realizou 22 processos selecionados no Planejamento Anual, representando 100% do planejado, concluindo 15 relatórios que foram endereçados ao Comitê de Auditoria Estatutário, além de outros 09 relatórios não programados, relativos a auditorias preventivas, auditorias especiais e trabalhos originados em 2018.

A Companhia vem se empenhando em aprimorar suas práticas de governança, por meio dos mecanismos de gerenciamento de riscos, controles internos e conformidade.

Em relação ao gerenciamento de riscos, a CPTM deu continuidade ao programa piloto de implantação da cultura da gestão de riscos na primeira linha de defesa, tendo expandido a aplicação da metodologia de mapeamento de riscos nos principais processos para oito gerências. A iniciativa visa consolidar a metodologia utilizada e testar sua aplicabilidade.

Para a continuidade da implementação do gerenciamento de riscos nas áreas da primeira linha de defesa, a CPTM desenvolveu as especificações e iniciou o processo para

a contratação de consultoria para apoio na implantação do gerenciamento de riscos, o que deve acontecer ainda no primeiro semestre de 2020.

Quanto à verificação da conformidade e da efetividade dos controles internos, a CPTM elaborou 16 relatórios de análise de conformidade e controle interno para subsidiar as áreas para revisar seus instrumentos normativos, procedimentos e práticas, para sua adequação. Também, foram analisados quanto à conformidade, outros 11 instrumentos normativos por solicitação das áreas.

A CPTM vem gradualmente formalizando suas políticas corporativas, para submetê-las a aprovação da Administração, tais como:

Política de distribuição de dividendos: estabelece as diretrizes a serem aplicadas para distribuição de dividendos entre os acionistas, em caso de resultado financeiro positivo no exercício. A CPTM, atualmente, é empresa dependente do tesouro do Estado, por não obter cobertura de todas as suas despesas de custeio e necessidades de investimento, a partir de suas receitas próprias, dependendo assim de subvenção econômica do governo do Estado de São Paulo, seu acionista majoritário.

Política de divulgação de informações: estabelece as diretrizes e procedimentos para a divulgação de informações, de forma homogênea e simultânea, de fatos e atos relevantes da CPTM que possam afetar o mercado com o qual se relaciona e sua percepção pela sociedade. Por ser uma empresa pública, de capital fechado, com objeto social de prestação de serviços públicos essenciais, exemplos de atos e fatos relevantes se relacionam com o desempenho dos serviços, projetos e investimentos de expansão e modernização do sistema, alterações em sua natureza jurídica e de sua administração.

Política de transações com partes relacionadas: estabelece os critérios a serem observados, as diretrizes e procedimentos para evidenciar, registrar identificar e aprovar tais transações, de forma a prevenir eventual situação de conflito de interesse.

6.1. Fatores de Risco

A CPTM, na busca da consecução de seus objetivos, está sujeita a diversos riscos, entre eles, riscos financeiros, operacionais, jurídicos, patrimoniais, de reputação, entre outros.

A Companhia mapeia seus principais riscos e adota iniciativas específicas para o aprimoramento da sua gestão, incluindo a identificação e planejamento de ações de mitigação, de modo a permitir resposta tempestiva e adequada, em qualquer cenário.

Arrecadação Tarifária

A Receita Tarifária da CPTM sofreu um incremento de 9,7% no comparativo com aquela auferida em 2018, resultante de uma variação positiva de 4,8% no número de passageiros pagantes somada a uma elevação da tarifa do bilhete unitário de 7,5%.

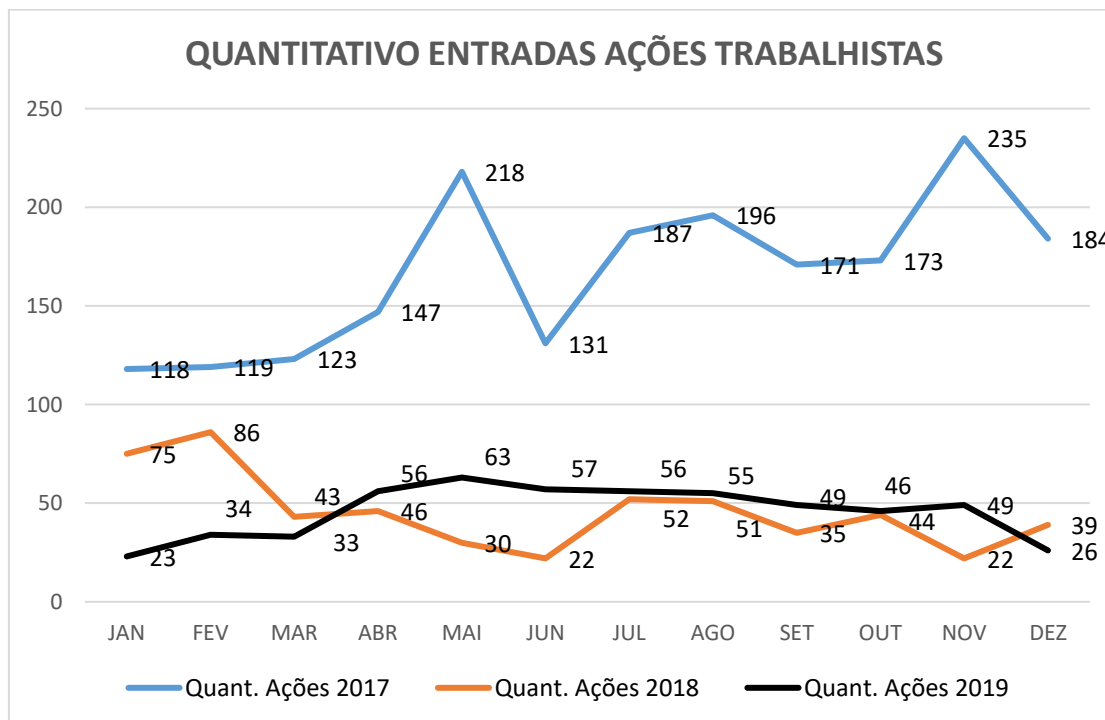
Compartilhamento de linhas

A obrigatoriedade legal de convivência dos trens metropolitanos com os cargueiros da concessionária MRS Logística S/A, nas mesmas linhas, resulta em complicações operacionais importantes para a companhia. Embora a circulação dos trens de carga seja restrita aos horários de vale e noturno, eventuais prejuízos aos usuários e às obras de modernização em andamento podem ser significativos.

Passivos trabalhistas

A gestão de passivos trabalhistas impõe um significativo desafio, pelo custo das ações trabalhistas (coletivas ou individuais).

Em 2018, com o advento da Reforma Trabalhista por meio da Lei federal nº 13467 de 2017, houve uma redução nas quantidades de ações reclamationárias. Passados dois anos da alteração da legislação, o fluxo de entradas de ações ainda é elevado embora significativamente inferior aos números que se verificavam antes do advento da referida lei.



Fundo de Pensão

A CPTM é patrocinadora de Plano de Previdência Complementar na modalidade de benefício definido, administrado pela REFER – Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social. Referido plano incorporou um grupo de empregados originário da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, conforme ajustado no Protocolo e Justificação da Cisão da CBTU/CPTM, firmado em 23 de maio de 1994.

O Plano de Benefícios também apresenta um déficit histórico de responsabilidade da CBTU, que não vem honrando o pagamento da dívida que havia confessado perante a REFER e perante o plano de benefícios.

A Companhia vem adotando todas as medidas a seu alcance, judiciais e extrajudiciais, para solucionar a questão, uma vez que, conforme previsto na Lei Complementar nº 109, de 2001, os gestores dos patrocinadores também são responsáveis pela fiscalização do plano de benefícios.

Acompanhamento das Contingências Operacionais

A CPTM possui procedimentos para atuação em casos de perturbação operacional e acidentes, de forma a restabelecer a operação com segurança e no menor tempo possível.

Além dos riscos internos, inerentes à atividade ferroviária, existem riscos externos, relativos às interferências do meio onde está inserida à malha ferroviária, desde fatores climáticos a ocorrências de segurança pública, que afetam a prestação dos serviços de transporte.

Para reduzir os eventuais danos causados por intempéries, a CPTM possui programa de investimentos em sistemas de proteção a descargas atmosféricas de suas instalações fixas, investimentos em sistemas de drenagem e recuperação de solos.

Em relação às ocorrências de segurança pública, a Companhia efetua ações contínuas de vigilância ostensiva, monitoramento e ações de inteligência, de forma a coibir tais ocorrências.

Toda essa estratégia visa assegurar as condições de continuidade e segurança dos serviços de transporte prestados pela companhia.

7. 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).

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 2019, em conformidade com os incisos I, III e VIII do art. 8 da Lei 13.303, de 30/6/2016.

São Paulo, 23 de março de 2020.

SILVANI ALVES PEREIRA
Presidente do Conselho

PEDRO TEGON MORO
Conselheiro

ALMINO MONTEIRO ÁLVARES
AFFONSO
Conselheiro

ADAILTON FERREIRA TRINDADE
Conselheiro

ANDRÉ LUIS GROTTÉ
CLEMENTE
Conselheiro

BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO
GONÇALVES DE OLIVEIRA
Conselheiro

CARLOS PEDRO JENS
Conselheiro

DANILO FERREIRA GOMES
Conselheiro

FRANCISCO EDUARDO DE
HOLANDA BESSA
Conselheiro

JULIO SÉRGIO DE SOUZA
CARDOZO
Conselheiro

MARIA LINA BENINI
Conselheira

Nota: Carta Anual aprovada na 321ª Reunião Ordinária do Conselho de Administração, realizada remotamente em 23/03/2020.