



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

CNPJ: 71.832.679/0001-23

BALANÇO SOCIAL

Palavra da Diretoria

Deixamos 2008 com um saldo bastante positivo e já começamos a contagem regressiva para o final de 2010, quando deveremos ter cumpridas as metas estabelecidas pelo Plano de Expansão. A partir deste ano, a CPTM passará pela maior revolução tecnológica de sua história, o que exigirá esforço redobrado, comprometimento e, principalmente, foco naquilo que é essencial para atingirmos esses objetivos. Desde quando assumimos, procuramos dar continuidade ao trabalho iniciado em 2007, com dois grandes focos que se complementam: o Plano de Expansão, que na CPTM significa a modernização e requalificação de suas linhas; e o outro na gestão, voltada para a melhoria contínua da qualidade dos serviços. Em ambos os desafios, tivemos significativo êxito. Com relação ao Plano de Expansão, em 2008, conseguimos entregar à população sete novas estações, 12 trens novos e outras composições modernizadas. Com a inauguração das estações Primavera-Interlagos e Grajaú, a população da zona sul ganhou mais 8,5 Km de novas linhas, totalmente sinalizadas e com infra-estrutura para operar no padrão de metrô de superfície.

No outro extremo da cidade, na zona leste, facilitamos o acesso dos estudantes e professores à USP Leste, com a nova estação homônima. Também mudamos completamente o cenário urbano daquela região com a entrega das estações Comendador Ermelino, Itaim Paulista, Jardim Helena -Vila Mara e Jardim Romano. Para se ter uma idéia do benefício que proporcionamos à população, as escadas rolantes das estações Itaim Paulista e Jardim Helena foram as primeiras da região. Em janeiro, 100% da frota da Linha 12-Safira passou a circular com trens reformados, após a entrada em operação de mais três unidades recuperadas. Enquanto cumpríamos as metas do Plano de Expansão, tivemos que manter o foco total na operação e manutenção diárias para fazer frente aos sucessivos recordes de passageiros transportados. Em um ano, a demanda passou de 1,6 milhão para 2 milhões.

Como nossos usuários não podem esperar até 2010, quando a maioria dos investimentos estará concretizada, recorremos à criatividade das nossas equipes para melhorar os serviços com os recursos disponíveis. Reduzimos os intervalos entre os trens em todas as linhas nos horários de pico, graças a estratégias operacionais que privilegiaram os trechos e períodos mais carregados. Também diminuímos o tempo de espera no chamado "vale" (fora do pico), acompanhando uma tendência de crescimento das viagens nesses horários. Tudo isso fruto do esforço, comprometimento, foco e competência técnica de nossos empregados.

Também trabalhamos duro para melhorar o desempenho da manutenção. Com intervalos entre trens cada vez menores, o tempo disponível para atuação das equipes ficou mais escasso, o que exigiu uma otimização dos processos e adoção de estratégias para manter os sistemas confiáveis e disponíveis. Ainda investimos na aquisição de equipamentos com tecnologia de ponta, os quais estão em fabricação e começam a ser entregues em 2009.

Seguindo as diretrizes do Secretário dos Transportes Metropolitanos, José Luiz Portella Pereira, estreitamos ainda mais, o relacionamento com nossos usuários. Um dos destaques foi a Operação Plataforma, com empregados alocados nas plataformas para auxiliar o fluxo de embarque e desembarque nos horários de pico, nas estações de maior movimento. Também adotamos o programa Dirigente de Plantão, colocando todos nossos executivos, inclusive nós, para ouvir as reclamações, sugestões e manifestações dos passageiros e empregados das estações. Esse conjunto de ações não ocorreu por acaso. Os resultados são frutos de um planejamento que começou bem antes, em 2007, e que teve prosseguimento graças à capacidade de gestão da CPTM, que encontra no fortalecimento de sua cultura organizacional o elan capaz de romper barreiras históricas e levar a empresa ao padrão de qualidade que atenda às necessidades e expectativas da sociedade.

O comprometimento com as metas também está relacionado a uma política de recursos humanos que promove a disseminação do conhecimento e programas voltados aos resultados proporcionados pelos empregados. São as pessoas que fazem toda essa engrenagem chamada CPTM funcionar 2 milhões de usuários todos os dias. Precisamos ter em mente que todos os investimentos aplicados pelo Governo do Estado e nosso esforço para melhorar o serviço prestado são para a população que mais precisa do transporte para as suas necessidades mais básicas. É nosso dever buscar incessantemente oferecer o melhor serviço, pois é para o trabalhador, que, além de todos os sofrimentos naturais da vida, do seu trabalho, da sua família, buscam no transporte o mínimo de dignidade e uma melhor qualidade de vida. Tudo isso só faz sentido se tivermos isso em mente, o tempo todo.

Plano de Modernização e Expansão

MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE

O Plano de Modernização e Expansão da rede da CPTM envolve um conjunto de iniciativas direcionadas à ampliação, recuperação e modernização dos serviços ferroviários de transporte de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo que possibilitem aumentar a oferta e elevar o padrão de qualidade dos serviços prestados. Trata-se de planos, projetos e programas, concebidos e formatados, contemplando intervenções na expansão e criação de novos serviços, em programas de melhoria e adequação da infraestrutura fixa instalada para operar com intervalos de 3 minutos entre trens, no aperfeiçoamento da inserção urbana dos serviços e melhoria da integração aos outros modais, na modernização e aquisição de trens.

Os investimentos em infraestrutura estão voltados à modernização das estações, dos sistemas de sinalização, telecomunicações, de energia e de via permanente, vedação e revitalização da faixa ferroviária, à implantação de obras de arte, de pátios e oficinas.

Parte desses empreendimentos está em andamento - alguns concluídos neste exercício e outros em fase de conclusão - e tem contribuído decisivamente para o aumento da oferta e o aprimoramento dos serviços prestados, resultando no incremento de demanda e na ampliação de benefícios sociais. Eles se inserem no Plano de Expansão do Transporte Metropolitano do Governo do Estado de São Paulo, que contempla largos investimentos entre 2007-10 e possibilitará o aceleração do processo de modernização da malha da CPTM, levando os serviços da ferrovia a um patamar de qualidade de metrô de superfície.

Os empreendimentos poderão contar com a participação do setor privado em modelos de parceria com o Estado - já houve iniciativas nesse sentido - , de forma a complementar a carência de recursos do setor público e agilizar a implantação dos projetos de necessidade mais premente.

Expansão e Recuperação da Frota

Novos trens

Para atender à demanda futura, projetada em 3,2 milhões de usuários por dia em sua configuração modernizada e com novos serviços, a aquisição de novos trens é fundamental, bem como a renovação patrimonial, visando atualizar tecnologicamente equipamentos e sistemas componentes, quer por obsolescência, quer por redução de funcionalidade.

Além da aquisição de 88 trens (de 3 e 4 carros) entre 1998 e 2002, 12 novos trens de 4 carros tiveram fornecimento concluído em 2008 e encontram-se em operação na linha 9 - Esmeralda.

Visando à padronização da frota por linha, outros 48 trens de 8 carros estão em processo de aquisição contando com financiamento de bancos multilaterais. Desses, 40 para as linhas 7 - Rubi e 12 - Safira, tiveram as licitações concluídas e o contrato do empréstimo aprovado pelo BIRD e Senado Federal. Os 3 trens restantes, voltados para a linha 9 - Esmeralda, contarão com recursos do BID, sendo que as condições de empréstimo encontram-se em aprovação no Senado.

Para um cenário de médio e longo prazos, porém, prevê-se a aquisição adicional de frota, destacando-se o início do processo para aquisição de 9 trens de 8 carros, via BIRD, a serem utilizados na Extensão do Expresso Leste.

Remobilização e Modernização da Frota

Desde 1998, a CPTM tem investido na recuperação de seu principal ativo operacional. Sua frota patrimonial é composta por 349 trens, unidades elétricas (TUEs) de 11 diferentes séries, num total de 1.119 carros. Grande parte deste contingente encontrava-se indisponível para a operação, registrando um índice de imobilização de 27%, provocando a inevitável queda na qualidade dos serviços e comprometimento da imagem da empresa frente aos seus usuários.

Os significativos investimentos realizados desde então reverteram esse quadro e aumentaram a oferta de trens. Bons resultados vêm sendo alcançados gradativamente. Em 2008, houve andamento de contratações de serviços voltados a remobilizar, modernizar e efetuar revisão geral de diferentes séries de trens. Nesse ano foram entregues à operação 12 trens, sendo cinco para a linha 12 - Safira, seis para a linha

11 - Coral e um para a linha 7 - Rubi. Novos processos de contratação de serviços para a recuperação da frota estão em andamento. Destacam-se:

- 1) o programa para a renovação da frota, que opera na linha 8 - Diamante e contará com parceria privada, já aprovada pelo PED e que contempla planejada a aquisição de 24 trens novos para essa linha; 2) intervenções de modernização e revisão geral em 276 carros de diferentes séries de trens.

Acessibilidade

De forma a atender às exigências legais - Lei Federal 5.296, de 13/12/2004 -, a CPTM elaborou um plano de acessibilidade e, a partir dele, promove a implantação de melhorias funcionais nas instalações acessíveis aos usuários do sistema - estações e trens. Trata-se da execução de obras, implantação de equipamentos e outros dispositivos que atendam às normas de acessibilidade às necessidades de pessoas portadoras de deficiências físicas e com mobilidade reduzida.

A diversidade de partidos arquitetônicos das estações, cujas construções datam do final do século 19 até o início do século 21, exigiu que o plano de acessibilidade considerasse programas diferenciados. Algumas estações deverão passar por intervenções "leves" (estações acabadas que exigem pequenas adaptações). Para outras, estão previstas intervenções "médias" (necessidade de obras de modernização e instalação de equipamentos) e, para um terceiro grupo de estações, intervenções "pesadas" (implicam obras de magnitude, em muitos casos de reconstrução das estações). Além do mais, por estarem inseridas no tecido urbano, as estações devem passar por intervenções que considerem os aspectos relacionados à inserção urbana, adequações funcionais e viárias no entorno, flexibilidade operacional, recursos funcionais para as demandas futuras e integração intermodal. Dessa forma, essas intervenções são discutidas com outros agentes públicos que interagem com a sua rede, como prefeituras da RMSP, subprefeituras do município de São Paulo e outros órgãos.

Em 2008, dentro da 1ª fase de recuperação da linha da linha 12 - Safira, foram concluídas e entregues, em perfeita conformidade com as leis de acessibilidade, as obras de modernização das estações Itaim Paulista e Ermelino Matarazzo. Na linha 9 - Esmeralda, foram contratadas e estão em andamento as obras de adaptação e modernização de estações. Na linha 11 - Coral, estão em processo de contratação as obras de adaptação de estações.

Os projetos para a adaptação das estações Barra Funda, Brás e Júlio Prestes encontram-se elaborados. A adaptação da estação Luz está sendo tratada separadamente, em virtude de seus aspectos histórico e cultural e da necessidade de sua aprovação pelos órgãos de preservação.

A modernização da frota, citada anteriormente, também considera intervenções nos trens voltadas ao atendimento das normas de acessibilidade. Somada a todas as ações de reforma e modernização dos vários sistemas componentes do material rodante, está em processo de contratação a instalação de estribos de portas para se reduzir o vão entre trens e plataformas e conferir maior segurança ao usuário durante embarque e desembarque.

Modernização das Linhas

Recuperar sua infraestrutura é preocupação constante na CPTM. O plano de investimentos, voltado à modernização do sistema atual, contempla a preparação da rede ferroviária para capacitá-la a operar com intervalos reduzidos entre trens, diminuir o tempo médio de viagem e propiciar qualidade de metrô de superfície aos serviços prestados.

Essas previstas intervenções na infraestrutura - modernização da via permanente, dos sistemas de energia, telecomunicação, sinalização, vedação e revitalização da faixa ferroviária (construção de muros, obras de drenagem e contenção) e a implantação de obras de arte, de pátios e oficinas.

Alguns desses intervenções encontram-se em andamento e outras já foram finalizadas.

Destaques em 2008:

- 1) Realizaram-se estudos para obtenção do licenciamento ambiental necessário para as intervenções em infraestrutura das seis linhas, tendo sido obtidas Licença Prévia para a linha 11 - Coral e Licença de Operação para a linha 9 - Esmeralda;
- 2) A 1ª etapa de recuperação da linha 12 - Safira contou com intervenções pontuais na via permanente, infraestrutura, sistemas de energia elétrica de tração, sinalização, telecomunicações, com a construção de três novas estações e com a modernização de outras duas;
- 3) Em conclusão a implantação dos ATS de via e de bordo, a sonorização de trens e a recapitação do sistema de energia de tração das linhas 11 - Coral e 12 - Safira (programa denominado Recapitação das Linhas E/F) e que contou com financiamento do BIRD;
- 4) Contratou-se a recuperação dos sistemas de energia, sinalização e controle das linhas 7 - Rubi e 12 - Safira, com recursos do BIRD. Para os sistemas da linha 9 - Esmeralda, via BID, as condições do empréstimo encontram-se em aprovação pelo Senado.

Expansão da Rede

Extensão da Linha 9 - Esmeralda até Grajaú

A antiga linha C já conta com a expansão do serviço concluída, no trecho de 8,5 km entre Jurubatuba e Grajaú, com obras que promoveram melhorias na circulação da zona Sul de São Paulo, como: implantação de via permanente, incluindo vedação da faixa, obras de arte, sistemas de sinalização, telecomunicações, rede aérea e construção de três novas estações.

Os moradores do bairros como Interlagos, Socorro, Cidade Dutra, Parelheiros e Grajaú, além de ganharem melhores condições de acessibilidade à rede metro-ferroviária, tiveram o sistema viário melhorado e a região valorizada com a construção de novas pontes, a recuperação da já existente sobre o rio Jurubatuba e a construção de muros, calçadas e arborização em todo o entorno das vias da CPTM.

Expresso Aeroporto e Trem de Guarulhos

Esse empreendimento fornecerá uma alternativa de transporte rápido ao Aeroporto Internacional Franco Montoro, em Guarulhos, por meio de um trem metropolitano entre as cidades de São Paulo e Guarulhos e de um novo padrão de serviços em 28,5 km de extensão.

Estão previstas para as linhas 13 - Jade (Trem de Guarulhos) e 14 - Ônix (Expresso Aeroporto) a implantação de via permanente, a construção de estações, a instalação de sistemas, a construção de pátio e oficina e a aquisição de material rodante.

A linha 13 - Jade, que irá requerer a construção da estação Zezinho Magalhães (CECAP) em Guarulhos, será implantada em 19 km, sendo 9 km de novas vias entre a estação Zezinho Magalhães e a linha 12 - Safira e, a partir desse ponto, 10 km compartilhados com essa linha. A previsão da demanda inicial para a linha 14 - Ônix é de 20.000 usuários/dia, devendo chegar a 60.000, entre viagens e acompanhantes. Para a linha 13 - Jade, a previsão da demanda inicial é de 106.000 passageiros/dia. Aprovada pelo Conselho Gestor das PPP e pelo PED do Estado de São Paulo, a inclusão desse projeto no rol dos empreendimentos a serem desenvolvidos no modelo de parceria com a iniciativa privada, foi realizada audiência pública objetivando esclarecer e colher contribuições para a elaboração do edital de licitação para a concessão do empreendimento. As contribuições obtidas mostraram a necessidade da revisão dos parâmetros do modelo de concessão, ora em fase de conclusão, e surtirão efeito no início do ano com o lançamento do edital de concorrência da concessão dos serviços.

Expresso ABC

Haverá redução de intervalos entre trens no horário de pico, na linha 10 - Turquesa de dez para 6 minutos; e no serviço expresso, o intervalo será de 8 minutos. Projeta-se uma demanda diária de cerca de 670 mil usuários, nos dois serviços.

Os investimentos para o Expresso ABC deverão ser realizados em parceria com a iniciativa privada, sendo que em 2008 foram contratados e iniciados os estudos de viabilidade para sua implantação.

Extensão do Expresso Leste e Metrô Leve

De forma a atender à demanda manifesta e projetada no quadrante leste da Região Metropolitana de São Paulo, em benefício de uma população da ordem de 1,6 milhão

de habitantes, a CPTM prevê a continuidade do Expresso Leste pela linha 11 - Coral no mesmo padrão de qualidade do serviço ofertado atualmente até Guaianas.

Novos trens estão sendo adquiridos e as estações serão modernizadas, incorporando melhorias funcionais adaptadas às exigências de acessibilidade e com adequações viárias no entorno necessárias para qualificar a integração com outros modos. Estão previstas, ainda, a implantação de novas vias, a requalificação de sistemas e a implantação de pátios e oficinas.

Nessa mesma região, estuda-se também a inovação e concepção de serviço diferenciado, com tecnologia de Metrô Leve, na extremidade leste da linha 11 - Coral que elimine barreiras, facilite o acesso e a circulação com segurança e rapidez.

Balancço Social

Com o intuito de impulsionar diversas iniciativas, a Companhia estabeleceu como um dos principais compromissos corporativos o fortalecimento das atividades de desenvolvimento social dos colaboradores e da comunidade em que atua. A interação pró-ativa obtida pelas ações sociais e ambientais da CPTM, em prol de seus colaboradores, que direta ou indiretamente sentem o reflexo de seus atos, objetiva um desenvolvimento com ganhos quantitativos e qualitativos para todas as partes.

Neste sentido, buscou-se, através de programas de Responsabilidade Social, promover a cidadania, o desenvolvimento e qualidade de vida, dentro e fora da empresa, através de projetos sociais agregados a um sistema de gestão compartilhado com os valores éticos.

Geração e Distribuição de Riqueza - Apresentada nas demonstrações contábeis, através da Demonstração do Valor Adicionado - DVA.

DESCRIÇÃO	2008		2007	
	Qtde	R\$ mil	Qtde	R\$ mil
Remuneração Bruta	6.157	277.837	5.935	241.162
Remuneração a Empregados	6.140	277.326	5.894	240.484
Remuneração a Terceirizados e Autônomos (1)	17	511	41	678
Relação entre a maior e a menor remuneração	13,5		13,5	
Gastos com Encargos Sociais	6.140	94.511	5.894	84.796
Gastos com Alimentação	6.140	27.899	5.894	23.737
Gastos com Transporte	1.129	1.250	1.045	1.023
Transporte de Empregados	1.124	780	1.040	731
Transporte de Administradores	5	470	5	292
Gastos com Saúde	6.140	13.160	5.894	13.447
Gastos com Previdência Privada	1.235	6.455	1.265	5.497
Gastos com Segurança e Medicina do Trabalho	6.140	4.050	5.894	3.270
Gastos com Educação	453.100	2.085	209.372	988
H/H			H/H	
Gastos com Capacitação e Desenvolvimento Profissional	159.040	692	198.989	988
H/H			H/H	
Gastos com Creches ou Auxílio-Creches	774	1.982	745	1.795
Total de empregados no final do exercício	6.313		5.920	
Total de admissões	614		338	
Total de demissões	221		285	
Total de estagiários no final do exercício	943	3.495	472	2.397
Total de empregados por sexo: homens	5.347		5.001	
Total de empregados por sexo: mulheres	932		919	
Total de empregados por faixa etária	6.313		5.920	
Menores de 18 anos				
De 18 a 35 anos	1.778		1.567	
De 36 a 60 anos	4.459		4.293	
Acima de 60 anos	76		60	
Total de empregados por nível de escolaridade	6.313		5.920	
Analfabetos				
Com ensino fundamental	904		956	
Com ensino médio	3.829		3.509	
Com ensino superior	1.510		1.429	
Pós-graduados	70		26	
Ocupantes de cargos de chefia por sexo	100%		100%	
Masculinos	87%		87%	
Femininos	13%		13%	
Ações trabalhistas	7.123	345.540	6.538	289.436
Indenizações pagas por determinação da Justiça		74.875		50.315
(1) Refere-se ao total das remunerações dos contribuintes individuais.				

Posição Econômico-Financeira

1 - Receitas Operacionais

A receita operacional própria em 2008 alcançou o montante de R\$ 735,8 milhões, representando um aumento da ordem de 23% em relação a 2007, resultado que demonstra os reflexos positivos das ações implementadas pela empresa que propiciaram um grande salto de qualidade nos serviços prestados, através da aquisição de novos trens, a inauguração de novas estações e a introdução de novas práticas operacionais. Desse total, R\$ 883,5 milhões foram provenientes da receita tarifária, sendo 20,3% superior àquela registrada em 2007, equivalente a um incremento de R\$ 115,3 milhões. A adesão ao bilhete único continuou crescendo, contribuindo com 55% do total arrecadado, enquanto que em 2007, essa receita representou 44%.

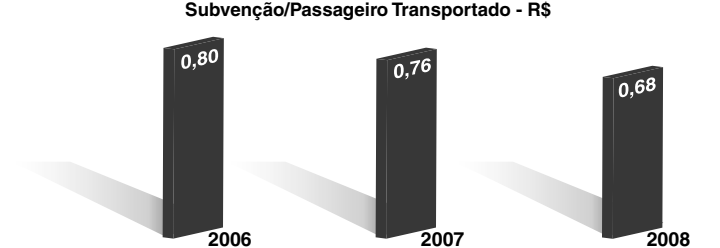
Nesse contexto, a CPTM tem apresentado um crescimento sustentado, como resultado da melhoria operacional constatada pelos indicadores que se seguem:

- A receita tarifária por passageiro transportado passou de R\$ 1,19 em 2007 para R\$ 1,26 em 2008, correspondendo a uma variação de 5,9%;
- A receita por passageiro pagante passou de R\$ 2,11 em 2007 para R\$ 2,20 em 2008, o que equivale a um aumento de 4,3%.

Resalta-se também, as outras receitas operacionais que atingiram no exercício R\$ 52,3 milhões, decorrente dos esforços da CPTM em viabilizar contratos voltados à exploração comercial de seu patrimônio, com foco principal nas estações.

2 - Subvenção Econômica

O número de passageiros transportados em 2008 foi de 541,0 milhões, contra 479,3 milhões em 2007. Desse modo, embora tenha aumentado a demanda, o subsídio por passageiro se reduziu em mais de 10%, caindo de R\$ 0,76 em 2007 para R\$ 0,68 em 2008, cujo diferencial foi absorvido pela Companhia. Nota-se nos últimos exercícios uma tendência decrescente no repasse do Tesouro por passageiro, como conseqüência de diversas ações administrativas e gerenciais executadas.



3 - Resultado do Exercício

O resultado do exercício de 2008 apontou um prejuízo de R\$ 419,2 milhões, sendo 28,9% superior ao registrado em 2007, variação esta atribuída fortemente aos efeitos de eventos pontuais e econômicos, o que não invalida o comprometimento da Administração na redução de custos e gastos operacionais.

Resultado não teve impacto significativo sobre o caixa e se considerarmos que do prejuízo apresentado, R\$ 420,3 milhões referem-se a rubricas de natureza não financeira, tais como provisões e depreciação/amortização.

Desse modo, se forem segregados os valores registrados nessas contas, verifica-se que no ano de 2008, o resultado financeiro assinalou um lucro de R\$ 1,7 milhão, contra um prejuízo de R\$ 7,1 milhões em 2007.

BALANÇOS PATRIMONIAIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 E 2007

(Valores Expressos em Reais Mil)

ATIVO	2008	2007	PASSIVO CIRCULANTE	2008	2007
ATIVO CIRCULANTE			Empréstimos e Financiamentos (Nota 9)	41.589	32.230
Disponibilidades	6.565	8.151	Fornecedores	94.431	170.573
Aplicações de Liquidez Imediata	106.137	158.459	Pessoal e Encargos Sociais	11.276	9.536
Contas a Receber de Clientes	3.215	1.983	Provisão Trabalhista	38.235	37.254
Impostos a Recuperar	9.493	3.071	Impostos, Taxas e Contribuições	17.888	12.844
Adiantamentos Diversos	4.639	13.495	Vendas a Pagar	8.560	8.890
Depósitos Judiciais por Penhora	0	5.880	Conta de Bilhetes a Apropiar (Nota 10)	41.181	23.600
Outros Valores Realizáveis	12.723	11.357	TOTAL DO PASSIVO CIRCULANTE	253.160	294.927
Estoque (Nota 4)	83.098	73.790			
TOTAL DO ATIVO CIRCULANTE	225.870	276.186	PASSIVO NÃO CIRCULANTE		
			Empréstimos e Financiamentos (Nota 9)	0	30.742
ATIVO NÃO CIRCULANTE			Tributos Parcelados (Nota 11)	17.844	19.646
Realizável a Longo Prazo			Outros Valores a Pagar	5.635	8.016
Títulos a Receber	6.090	4.902	Convênio CPTM/RFFSA	25.330	25.330
Depósitos Compulsórios e Judiciais	44.689	25.517	CBTU - Cisão	15.852	15.852
Outros Créditos (Nota 5)	37.432	54.934	Provisão para Contingências (Nota 12)	468.304	331.412
Convênio CPTM/RFFSA	18.788	18.788	Passivos Futuros - FIDC (Nota 13)	132.929	154.370
Investimento (Nota 6)	1.413.920	1.456.089	Receita Diferida (Nota 13)	39.292	45.630
Imobilizado (Nota 7)	4.783.732	4.520.153	TOTAL DO PASSIVO NÃO CIRCULANTE	705.186	630.998
Intangível (Nota 8)	1.517	2.214			
TOTAL DO ATIVO NÃO CIRCULANTE	6.306.068	6.082.597	PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
			Capital Social (Nota 14)	6.629.676	6.629.676
TOTAL	6.531.938	6.358.783	Reservas de Capital	157	157
			Reservas de Retenções	1.489.425	1.591.299
			Reservas de Reavaliação	(3.700.400)	(3.283.050)
			Prejuízos Acumulados	4.418.858	4.838.082
			Adiantamentos para Aumento de Capital	1.154.734	594.776
			TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO	5.573.592	5.432.858
			TOTAL	6.531.938	6.358.783

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS para os Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (valores expressos em reais mil)

	2008	2007
RECEITAS OPERACIONAIS		
Receita dos Transportes Ferroviários	683.531	568.166
Subvenção Recebida p/ Operação	370.392	362.138
Outras Receitas	52.337	30.031
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	1.106.260	960.335
Impostos sobre Serviços Prestados	(30.430)	(24.118)
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	1.075.830	936.217
CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS		
Custos Operacionais	(869.585)	(781.046)
Depreciação	(195.155)	(195.220)
Outras Receitas / Despesas	(1.064.740)	(976.266)
LUCRO (PREJUÍ		



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

CNPJ: 71.832.679/0001-23

CONTINUAÇÃO

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (Valores Expressos em Reais Mil)

	Capital Subscrito e Integralizado			Reservas de Capital				Adiant. para Aumento de Capital		Total
	Capital Social	(-) Capital a Integralizar	Capital Subscrito e Integralizado	Aumento de Capital	Doação	Reserva de Reavaliação	Prejuízos Acumulados	Subtotal		
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2006	7.034.905	(405.229)	6.629.676	306.110	21	1.701.159	(3.166.214)	5.470.752	-	5.470.752
CAPITAL A INTEGRALIZAR - OFÍCIO CGE-G Nº 12/2008										
- Capital Autorizado	219.479	(219.479)	-	-	-	-	-	-	-	-
RESERVA DE CAPITAL										
- Aporte	-	-	(306.110)	-	-	-	(306.110)	306.110	-	306.110
- Doação Recebida	-	-	-	136	-	-	-	136	-	136
RESERVA DE REAVALIAÇÃO										
- Realização da Reserva	-	-	-	-	(109.860)	109.860	(325.219)	(325.219)	-	(325.219)
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RECURSOS PARA AUMENTO DE CAPITAL										
- Depósitos Vinculados	-	-	-	-	-	-	-	288.666	288.666	288.666
AJUSTE ACUMULADO DE CONVERSÃO	-	-	-	-	-	(1.477)	(1,477)	(1,477)	-	(1,477)
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2007	7.254.384	(624.708)	6.629.676	-	157	1.591.299	(3.383.050)	4.838.082	594.776	5.432.858
CAPITAL A INTEGRALIZAR - OFÍCIO CGE-G Nº 11/2009										
- Capital Autorizado	147.841	(147.841)	-	-	-	-	-	-	-	-
RESERVA DE CAPITAL										
- Aporte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Doação Recebida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RESERVA DE REAVALIAÇÃO										
- Realização da Reserva	-	-	-	-	(101.874)	101.874	(419.224)	(419,224)	-	(419,224)
PREJUÍZO DO EXERCÍCIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RECURSOS PARA AUMENTO DE CAPITAL										
- Depósitos Vinculados	-	-	-	-	-	-	-	559.958	559.958	559.958
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008	7.402.225	(772.549)	6.629.676	-	157	1.489.425	(3.700.400)	4.418.858	1.154.734	5.573.592

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (Valores Expressos em Reais Mil)

1 - CONTEXTO OPERACIONAL

A COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM, constituída pela Lei Estadual nº 7.861, de 28 de maio de 1992, tem por objeto social 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 micro-regiões, na forma do artigo 158 da Constituição do Estado de São Paulo.

No exercício social de 2008, a Receita Operacional de R\$ 735.868 (R\$ 598.197 em 2007) teve um aumento de 23,01% em relação ao exercício anterior, justificada, essencialmente, pelo aumento da demanda de passageiros impulsionada pelos investimentos realizados pelo Governo do Estado de São Paulo, nesta Companhia, que culminaram na melhoria do serviço prestado, traduzida, principalmente, pela diminuição do intervalo entre trens ("headway"). É o resultado do Plano de Expansão do Governo, em andamento, garantindo facilidade nos deslocamentos, redução das distâncias, promoção de transferências e convênios entre os modais, num menor tempo de viagem e com menor custo à população.

Satisfatório, também, se avaliar o aumento dos custos operacionais, inferior comparativamente ao da receita operacional, foram 23,01% ante o aumento de 11,34% dos custos, sem os efeitos da depreciação, propiciando um Lucro Operacional Bruto no período, que mostra o compromisso da Administração na redução de custos e gastos operacionais.

Entretanto, este resultado não se mantém quando agregadas as despesas administrativas, cujo incremento negativo reverteu o resultado satisfatório aferido para Prejuízo Líquido no exercício de R\$ 419 milhões (R\$ 325 milhões em 2.007), aumento de 28,91% comparativo a 2007, fortemente afetado por eventos meramente econômicos, que, a priori, não desqualificam o resultado operacional alcançado pela Companhia. Este aumento tem como alicerce as "Provisões para Contingências", avançada pelas Trabalhadoras e Cíveis, e o incremento de Depreciação, evento determinado pela disponibilidade de bens patrimoniais no reforço operacional, que não representam descaixa financeiro no período em análise.

Há amostra suficiente de um desempenho positivo na consecução dos objetivos da empresa e do comprometimento da Administração traduzida na maior e melhor oferta do serviço de transporte de passageiros realizado pela CPTM, com padrões de excelência que atendam às necessidades e expectativas dos usuários e da sociedade.

2 - APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

As Demonstrações Financeiras foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, as quais abrangem as disposições da Lei das Sociedades por Ações, os Pronunciamentos, as Orientações e as Interpretações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis, devidamente aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC, e se apresentam em milhares de Reais.

Na elaboração das referidas Demonstrações, a Companhia adotou pela primeira vez as alterações introduzidas, na Legislação Societária, pela Lei nº 11.638, de 28 de dezembro de 2007, bem como as respectivas alterações determinadas pela Medida Provisória nº 449, de 03 de dezembro de 2008, as quais modificam a Lei nº 6404/76 nos aspectos de elaboração e divulgação das demonstrações financeiras.

A opção da Companhia foi por elaborar o Balanço Patrimonial de transição em 1º de janeiro de 2008 (ou 31 de dezembro de 2007), dando condições para a aplicação dos novos procedimentos, introduzidos pela Lei nº 11.638/07 e pela MP nº 449/08, concernentes às determinadas práticas contábeis.

Conforme facultado pelo Comunicado Técnico 13 - Adoção Inicial da Lei nº 11.638/07 e da MP nº 449/08, aprovado pela Resolução do Conselho Federal de Contabilidade nº 1.157/08, os ajustes com impacto no resultado foram efetuados contra Lucros ou Prejuízos Acumulados, nos termos do Artigo 186 da Lei 6404/76, sem efeitos retroativos sobre as Demonstrações Financeiras.

Para adequada evidência, os ajustes necessários à adoção inicial da Lei nº 11.638/07 estão comentados na Nota 3a.

Itens Ajustados	Lucros ou Prejuízos Acumulados		Resultado de Exercícios Futuros (REF)				Receita Diferida		Resultado de Exercícios Futuros (REF)
	Outros Créditos	Acumulados	Imobilizado	Intangível	Diferido				
Saldos em 31/12/2007 originalmente apresentados	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferência do Diferido para o Ativo Não Circulante	44.954	(3.381.573)	4.501.607	1	32.216	(9.980)	0	45.630	45.630
Transferência do Diferido para Lucros e Perdas	9.980	-	-	-	(1.477)	(1.477)	-	-	-
Transferência do Diferido para o Imobilizado	-	(1.477)	18.546	-	(18.546)	(2.213)	-	45.630	(45.630)
Transferência do Diferido para o Intangível	-	-	-	2.213	(2.213)	-	-	-	-
Transferência do REF	-	-	-	-	-	-	45.630	(45.630)	0
Saldos Ajustados de 31/12/2007	54.934	(3.383.050)	4.520.153	2.214	0	45.630	45.630	0	0

b) Apuração do Resultado

O resultado é apurado em conformidade com o regime de competência do exercício, sendo que a receita advinda da atividade primordial da CPTM, ou seja, a prestação do serviço de transporte tem como principal característica o recebimento antecipado, conforme Nota 10.

c) Aplicações Financeiras

Os recursos disponíveis são aplicados preponderantemente na Corretora Virtual mantida pela Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda de São Paulo, através da Conta Única, com correção pela Taxa SELIC, sendo registradas ao custo acrescido dos rendimentos proporcionais auferidos até a data de fechamento do Balanço.

d) Estoques

Os estoques são representados por materiais destinados à manutenção, conservação e benfeitorias das instalações e equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da CPTM e estão registrados ao custo médio de aquisição. A Companhia tem por norma a realização de inventário físico rotativo, o que elimina a prática de inventário geral ao final do exercício.

e) Investimentos

Os Investimentos estão registrados ao custo de aquisição e/ou construção. Para o investimento em Obras Pictóricas, mantidas na Companhia, não há reconhecimento de perda. Quanto a Linha 5 (Nota 6), por se tratar de inversão realizada em bens de caráter permanente, não destinada ao uso nas operações da Companhia, mas com possibilidade de utilização futura, é aplicado o critério de depreciação, nas mesmas condições do Imobilizado, pelo desgaste natural de seu uso, conforme aceito dentro das práticas contábeis adotadas no Brasil.

f) Imobilizado

O Imobilizado está demonstrado ao custo de aquisição ou construção, acrescido da reavaliação constituída no exercício de 2002, deduzida do saldo da respectiva depreciação, utilizando o método linear, mediante aplicação de taxas descritas na Nota 7.

g) Intangível

Os direitos classificados no intangível estão ao custo incorrido na aquisição, deduzido do respectivo saldo da conta de amortização, conforme demonstrado na Nota 8.

h) Ativo e Passivo Não Circulante

Demonstrados por valores conhecidos ou calculáveis, acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos e oscilações contratuais incorridas, para os quais não há necessidade de ajustes a valor presente.

i) Transações em Moeda Estrangeira

As transações no Ativo, em moeda estrangeira, resultam da compra de partes e peças, adquiridas no mercado internacional, para montagem e/ou aplicação em bens da Companhia, que não realizadas na moeda funcional são convertidas pela taxa de câmbio da data de cada transação. Quanto aos Passivos monetários, são convertidos para a moeda funcional pela taxa de câmbio do fechamento, ganhos ou perdas de variações das taxas de câmbio são reconhecidos no resultado do período, quando incorridas.

j) Provisões para Contingências

As provisões são constituídas pela Companhia em função de obrigações legais, constituídas como resultados de eventos pretéritos, sendo provável o desembolso financeiro futuro, para sua liquidação. As provisões são registradas com base em informações de seus assessores jurídicos, pela análise das demandas judiciais pendentes, consideradas suficientes para cobrir perdas futuras segundo a Administração da Companhia.

3 - SUMÁRIO DAS PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

a) Adoção Inicial da Lei nº 11.638/07

a.1) **Ativo Diferido**
O saldo do Ativo Diferido de R\$ 32.216 mil foi totalmente reclassificado mediante a extinção do Grupo pela MP 449/08 bem como pela análise que determinou a impossibilidade de sua manutenção até completa amortização, conforme admitido legalmente, alternativamente.

NATUREZA DA TRANSFERENCIA

	VALOR
Transferência - Imobilizado	18.546
Transferência - Intangível	2.213
Transferência - Ativo Não Circulante	9.980
Lucros ou Prejuízos Acumulados	1.477
TOTAL	32.216

a.2) Doações

As doações recebidas pela Companhia antes da adoção inicial da Lei nº 11.638/07 e MP nº 449/08 foram registradas em conta de Reservas de Capital, no Grupo Patrimônio Líquido, e serão mantidas até a sua destinação, em face da decisão dos acionistas.

a.3) Reserva de Reavaliação

A Reserva constituída em decorrência da reavaliação do Ativo Imobilizado, com base em laudo de avaliação elaborado por peritos avaliadores independentes, será mantida até a sua efetiva realização, por meio da despesa de depreciação, alienação ou baixa por perda dos ativos que determinaram sua constituição, contra Lucros ou Prejuízos Acumulados, conforme facultado pela Lei nº 11.638/07 e normalizada pela NBC 1.9.18, em seu item 38º. Fica, entretanto, eliminada a possibilidade de reavaliação espontânea de bens, passando o valor reavaliado a ser considerado como valor de custo para fins de mensuração futura e determinação do valor recuperável.

a.4) Ativo Intangível

Novo grupo de contas introduzido pela nova Lei relacionado a direitos que tenham como objeto bens incorpóreos destinados a manutenção da entidade ou exercidos com esta finalidade.

A análise do grupamento do Ativo Diferido, grupo extinto pela MP 449/08, resultou na abertura do Ativo Intangível pela transferência do valor relativo ao direito de uso da tecnologia de bilhetagem eletrônica, cedida à CPTM pela SPTrans, mantidos o custo histórico e a amortização já realizada.

a.5) Resultado de Exercícios Futuros

Grupo extinto por força da MP nº 449/08. O registro realizado nas Demonstrações Financeiras da Companhia se refere a cessão de direitos creditórios a fundo de investimento, formado exclusivamente pelas receitas futuras da prestação de serviço de transporte, classificado conforme determinação da Lei Societária anterior, em seu Artigo 181, ora revogado.

O saldo está reclassificado para o Passivo Não Circulante e, devidamente, destacadas as receitas e despesas inerentes a operação, conforme Comunicado Técnico CT 03, item 110, aprovado pela Resolução CFC nº 1.157/09.

RUBRICA

RUBRICA	VALOR
Receita Diferida	172.222
(-) Custo Diferido	(132.930)
SALDO	39.292

a.6) Demonstração do Valor Adicionado - DVA

A Companhia, espontaneamente divulgava como parte integrante do Relatório da Administração, a DVA. A partir da obrigatoriedade de divulgação, determinada pela Resolução CFC nº 1.138/08, tal demonstração está sendo incorporada às demais que compõem as Demonstrações Contábeis do Exercício findo em 31/12/2008. Para fins de comparabilidade, foram promovidas as alterações relativas ao exercício de 2007.

a.7) Quadro Resumo dos principais efeitos da adoção inicial da Lei nº 11.638/07 e da MP nº 449/08

	2008	2007
Material Ferroviário e de Uso Geral	77.193	53.036
Material de Escritório	906	649
Material Inservível e Sucata	1.978	2.913
Material em Análise	2.862	16.738
Bilhetes	159	454
TOTAL	83.098	73.790

4 - ESTOQUES

Observa-se o reforço nos estoques mantidos nos almoxarifados para aplicação na manutenção da Companhia, em conformidade com os programas internos e de Governos de revitalização da malha ferroviária.

Para fins de avaliação, o Estoque está composto pelos seguintes agrupamentos:

	2008	2007
Material Ferroviário e de Uso Geral	77.193	53.036
Material de Escritório	906	649
Material Inservível e Sucata	1.978	2.913
Material em Análise	2.862	16.738
Bilhetes	159	454
TOTAL	83.098	73.790

5 - OUTROS CRÉDITOS

Esta rubrica abriga, substancialmente, valores decorrentes do uso mútuo da malha ferroviária, bem como da cessão de próprios desta Companhia, às Empresas que participaram do processo de formação da CPTM, através de cisão pela transferência operacional do transporte ferroviário de passageiros, e/ou foram formadas a partir da concessão do Governo Estadual e/ou Federal para exploração do transporte ferroviário de carga.

Para o exercício findo de 2008, nota-se expressiva queda do saldo registrado nas rubricas FERROBAN E CBTU, êxito dos esforços da Administração nas negociações realizadas, seja pelo efetivo recebimento ou pelo encontro de contas, se existente situação análoga no grupo Passivo Não Circulante.

Nesta concepção, exceção se faz ao Fundo de Investimento em Direitos Creditórios - FIDC, resultante da transferência de registro no Ativo Diferido, grupamento extinto pelas alterações promovidas pela MP nº 449/08 na Lei 11.638/07. Trata-se de operação de captação de recursos financeiros, através da constituição de um fundo específico para a negociação da cessão de direitos pela prestação de serviço de transporte futura, operação esta efetivada em 05.03.07.

À época, em cumprimento à regulamentação do FIDC, houve a retenção de R\$ 9.980 mil, a título de garantia de amortização, se não realizada por responsabilidade da cedente, portanto, podendo ou não ser restituída ao caixa da Companhia. A prudência e o conservadorismo, naquela oportunidade, determinaram o registro em Ativo Diferido. Pelo cenário atual, após a efetivação de 09 amortizações com excesso de arrecadação e pela constatação de plena ascensão da atividade desenvolvida pela Companhia, considerou-se adequado o reconhecimento do crédito, conforme abaixo está identificado.

	2008	2007
FERROBAN - Ferrovia Bandeirante S/A	4.609	12.763
CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos	14.330	22.228
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A	7.051	7.014
Fundo de Investimento em Direitos Creditórios - FIDC (*)	9.980	9.980
Outras	1.462	2.949
TOTAL	37.432	54.934

(*) Ajuste no exercício 2007 conforme Nota 3a.7

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA

para os Exercícios findos em 31 de dezembro de 2008 e 2007 (valores expressos em reais mil)

	2008	2007
1. DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS		
(+) Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício	(419.224)	(325.219)
(-) Ajustes - Lei nº 11.638/08 e MP 449/08	0	(1.477)
(=) Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício após Lei nº 11.638/08 e MP 449/08	(419.224)	(326.696)
(+) Depreciação	241.673	241.201
(+) Provisões	179.233	56.449
(=) LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO AJUSTADO (ACRÉSCIMO) / DECRÉSCIMO DO ATIVO CIRCULANTE E REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	1.682	(29.046)
(-) Clientes	(1.232)	9.407
(-) Estoques	(9.308)	(8.965)
(-) Convênios - Uso Mútuo da Linha	8.117	(1.825)
(-) Depósitos Vinculados	(19.173)	7.948
(-) Outros Ativos (A)	15.147	(6.437)
(=) TOTAL (ACRÉSCIMO) / DECRÉSCIMO ATIVO CIRCULANTE E REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	(6.449)	128
ACRÉSCIMO / (DECRÉSCIMO) DO PASSIVO CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE		
(+) Fornecedores	(76.140)	79.319
(+) Impostos, Taxas e Contribuições	3.242	1.666
(+) Receitas Antecipadas - Bilhete Único	17.580	13.282
(+) Contingências Trabalhistas e Cíveis	(32.924)	(19.764)
(+) Outros Passivos (B)	(73)	1.208
(=) TOTAL ACRÉSCIMO / (DECRÉSCIMO) DO PASSIVO CIRCULANTE E NÃO CIRCULANTE	(87.915)	75.711
(=) TOTAL DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS	(92.682)	46.793
2. DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS		
Investimentos	3.718	(1.283)
Aumento do Imobilizado - Equip. de Transporte Ferroviário	(270.529)	(142.702)
Aumento do Imobilizado - Obras	(151.429)	(230.488)
Aumento do Imobilizado - Demais	(44.047)	(10.993)
(=) TOTAL DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS	(462.287)	(385.466)
3. DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTOS		
Adiantamento para Futuro Aumento de Capital	559.958	288.666
Doações	0	136
Fundo de Investimento em Direitos Creditórios		
- Não Padronizados - FIDC/NP	(27.778)	200.000
Financiamentos		



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

CNPJ: 71.832.679/0001-23

CONTINUAÇÃO

o sistema operado pela CPTM, nos 22 municípios, seja uma ferramenta de significativa importância para o equacionamento da questão da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo.

Parte desses empreendimentos está em andamento, muitos concluídos no exercício de 2008 e outros em fase de conclusão, acelerando o processo de modernização da malha ferroviária, levando os serviços da ferrovia a um patamar de qualidade de metrô de superfície.

Nesta concepção, em 2008, foram inauguradas novas estações e modernizadas outras; disponibilizadas novas passarelas e revitalizadas outras, entregues novos trens (com o que há de mais moderno em tecnologia metro ferroviária no mundo) e devolvidos à operação trens totalmente reformados, eventos estes sustentados pelas intervenções na via permanente, infra estrutura, sistemas de energia elétrica de tração, sinalização e telecomunicações.

A Ferrovia deixa de ser um patrimônio obsoleto e sucateado e se apresenta num cenário senão revitalizado, mas às portas de sua revitalização e, principalmente, sem o repasse destes custos à tarifa cobrada pelo serviço prestado. O ônus é assumido pelo Governo do Estado que, ciente da importância deste transporte na solução de mobilidade na Região Metropolitana e a necessidade de se promover um transporte de qualidade e acessível à população mais carente, assume financeiramente, tais investimentos, subsidiando os decorrentes custos operacionais, dentro de uma política de tarifa social.

9 - EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

Modalidade	Garantias Governamentais	Venc. Final	Taxa de Juros % a.a.	Moeda de Origem	2008		2007	
					Curto Prazo	Longo Prazo	Curto Prazo	Longo Prazo
AGREEMENT								
ŠOCIÉTÉ GÉNERALE	Federal e Estadual	26/06/09	7,190000	Dólar Americano	41.589	0	32.230	30.742
TOTAL GERAL					41.589	0	32.230	30.742

As transações em moeda estrangeira estão registradas de acordo com a taxa de câmbio, na data da transação, e são convertidas pela taxa de câmbio vigente na data do Balanço.

Os saldos em 31 de dezembro de 2008 nestas rubricas são garantidos pelo Tesouro do Estado de São Paulo, que, quando dos vencimentos, apontará Capital em volume suficiente.

10 - VENDA DE BILHETES A APROPRIAR

Contrapartida da venda de bilhetes e vales transporte cujo serviço de transporte não foi prestado pela Companhia. A venda, por sua vez, decorre da carga de créditos eletrônicos realizados pelos usuários do modal antecipadamente, a ser utilizado através

Acordo	Parcelas		Credor	2008		2007	
	Liquidadas	Vincendas		Curto Prazo	Longo Prazo	Curto Prazo	Longo Prazo
397036/2005	45	15	P.M. MAUÁ	1.425	356	1.342	1.677
PPI/2006	29	91	P.M. SÃO PAULO	2.690	17.488	2.762	17.969
620.00056472.2008	04	02	P.M. SANTO ANDRÉ	3.364	0	0	0
TOTAL	78	108		7.479	17.844	4.104	19.646

12 - PROVISÕES PARA CONTINGÊNCIAS

No exercício findo de 2008, estão constituídas pela Companhia provisões para contingências trabalhistas, civis e previdenciárias, no montante em que se considera suficiente para a cobertura de prováveis perdas com as ações e processos em curso, conforme segue:

NATUREZA DA CONTINGÊNCIA	2008	2007	Varição
Previdência Privada	53.283	46.710	6.573
Trabalhista	240.332	162.883	77.449
Cíveis	100.695	50.440	50.255
Previdenciária	73.994	71.379	2.615
TOTAL	468.304	331.412	136.892

a) PLANO DE PREVIDÊNCIA PRIVADA

A Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER é uma entidade fechada de previdência privada complementar de caráter não econômico e sem fins lucrativos, com autonomia administrativa e financeira. Tem como patrocinadoras a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, Companhia Fluminense de Trens Urbanos - FLUMITRENS, Companhia do Metropolitan do Rio de Janeiro - METRÔ, e, como patrocinadora sucessora, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.

O Plano mantido pela CPTM está constituído sob a forma de Benefício Definido e, de acordo com o Relatório de Avaliação Atuarial, na data de 31/12/2008, apresenta déficit atuarial no importe de R\$ 53.283 mil (cinquenta e três milhões, duzentos e oitenta e três mil reais), devidamente contabilizados pela Companhia, nos termos do Pronunciamento nº 26, emitido pelo Instituto dos Auditores Independentes do Brasil - IBRACON.

A base de cálculo utilizada para a apuração do déficit atuarial, por sua vez, está influenciada pelo valor de R\$ 89.978 mil (oitenta e nove milhões, novecentos e setenta e oito mil reais), decorrente de dívida não honrada pela CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos junto a REFER, na data de seu vencimento, que nos termos da Resolução CGPC 26/2008, foi reconhecida pela REFER como crédito de liquidação duvidosa e, como tal, lançada à perda, reduzindo-se assim o Patrimônio do Plano, influenciando o cálculo do déficit atuarial de responsabilidade desta Companhia.

PRINCIPAIS PRÁTICAS UTILIZADAS PARA APURAÇÃO DO DÉFICIT ATUARIAL VALORES EM R\$ MIL

1. POLÍTICA CONTÁBIL ADOTADA PELA ENTIDADE NO RECONHECIMENTO DOS GANHOS E PERDAS ATUARIAIS

O valor do reconhecimento dos ganhos ou perdas atuariais corresponderá à parcela de ganho ou perda que exceda o maior valor entre 10% do Valor Presente da Obrigação Atuarial e 10% do Valor Justo dos Ativos do Plano, amortizado pelo serviço futuro médio dos participantes do plano, conforme itens 53 e 54 do pronunciamento.

Outra sistemática de reconhecimento mais rápido poderá ser utilizada, desde que seja utilizada consistentemente ao longo do tempo e que seja aplicada para tanto o reconhecimento dos ganhos quanto das perdas.

2. CONCILIAÇÃO DOS ATIVOS E PASSIVOS RECONHECIDOS NO BALANÇO DE

	31/12/2008	31/12/2007
2.1. Valor presente das obrigações atuariais com cobertura	470.713	472.950
2.2. Valor presente das obrigações atuariais a descoberto (Planos sem Ativos Financeiros)	-	-
2.3. Valor presente das obrigações atuariais (2.1+2.2)	470.713	472.950
a) Benefícios Concedidos	169.133	162.607
b) Benefícios a Conceder	301.580	310.344
2.4. Valor justo dos ativos do plano	371.217	(372.392)
2.5. Valor presente das obrigações em excesso ao valor justo dos ativos (2.3 + 2.4)	99.496	100.558
2.6. Ajustes por diferimentos permitidos	-	-
a) (Ganhos) ou perdas atuariais não reconhecidos	(13.528)	-
b) Custo do serviço passado não reconhecido	-	-
c) Aumento do (ativo) / passivo na adoção deste pronunciamento não reconhecido	-	-
d) Total (a + b + c)	(13.528)	-
2.7. Passivo/ (Ativo) atuarial líquido total a ser provisionado (2.5 - 2.6d)*	113.024	100.558

(*) Da parcela evidenciada como Passivo Atuarial, esclarecemos que R\$ 6.457.450,81 mil são relativos ao contrato de dívida firmado entre a CPTM e a REFER, portanto, de responsabilidade da CPTM. Dos R\$ 106.567 milhões restantes, considerado que fosse efetuado o ajuste do déficit no Plano Patrocinado pela CPTM de acordo com as regras previstas nas Leis Complementares nº 109/2001 e nº 108/2001, a saber, rateio do déficit proporcional às contribuições normais efetuados por Participantes Ativos, Assistedos e Patrocinadores, à CPTM seria atribuído arcar adicionalmente com 50% dessa responsabilidade, ou seja, R\$ 53.283,5 milhões, visto que as contribuições normais da

vestimentos, subsidiando os decorrentes custos operacionais, dentro de uma política de tarifa social.

8 - INTANGÍVEL
Grupo introduzido pela Lei 11638/07, cujo movimento de 2008 é decorrente da transferência de registro do extinto Grupo Diferido devido se tratar do direito de uso do sistema de bilhetagem eletrônica - SBE ao qual esta Companhia é participante (Nota 15), no montante de R\$ 1.517 mil.

Natureza do registro

	Taxa de Amortização	Custo Histórico	(-) Amortização	Saldo
Marcas, Direitos e Patentes	10%	3.500	1.983	1.517
Saldo inicial			2.214	1
Adições		0	3.500	0
Baixas e Transferências		(1)	0	0
Amortização		(696)	(1.287)	0
Saldo final			1.517	2.214

	2008		2007	
	Curto Prazo	Longo Prazo	Curto Prazo	Longo Prazo
do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, conhecido como Bilhete Único. Estes valores são apurados e repassados pela SPTrans, de acordo com o estipulado no Convênio 842754209100, cujos participes são a própria SPTrans, a CPTM e o METRÔ.				

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica, conhecido como Bilhete Único. Estes valores são apurados e repassados pela SPTrans, de acordo com o estipulado no Convênio 842754209100, cujos participes são a própria SPTrans, a CPTM e o METRÔ.

11 - TRIBUTOS PARCELADOS

Para a regularidade do IPTU de responsabilidade da Companhia, incorpora-se aos compromissos já assumidos com a Prefeitura do Município de São Paulo, dentro do benefício do PPI - Programa de Parcelamento Incentivado, e com a Prefeitura do Município de Mauá, o parcelamento obtido junto a municipalidade de Santo André, cujo acordo está firmado para 06 parcelas, conforme quadro resumo abaixo.

	2008		2007	
	Curto Prazo	Longo Prazo	Curto Prazo	Longo Prazo

Patrocinadora são partilhariás às dos Participantes Ativos e Assistedos. Aos Participantes Ativos seria atribuída a responsabilidade sobre R\$ 43.106 milhões (40,45%), e aos Participantes Assistedos R\$ 10.177,5 milhões (9,55%).

Obs. São consideradas obrigações atuariais com cobertura aquelas que são garantidas, no todo ou em parte, por recursos acumulados em veículos financeiros independentes da empresa patrocinadora.

3. MOVIMENTAÇÃO DO PASSIVO (ATIVO) ATUARIAL LÍQUIDO

	31/12/2008	31/12/2007
3.1. Passivo / (ativo) atuarial líquido no início do ano	100.558	-
3.2. Despesa (receita) reconhecida na demonstração do resultado do ano anterior	18.920	-
3.3. Contribuições da patrocinadora verdadeiras no ano	6.454	-
3.4. Impacto decorrente de redução no plano de benefício	-	-
3.5. Impacto decorrente de liquidação antecipada no plano de benefício	-	-
3.6. Passivo / (ativo) atuarial líquido no final do ano (3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.4 + 3.5)	113.024	100.558

4. DESPESA (RECEITA) A SER RECONHECIDA NA DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS DO EXERCÍCIO

	2008	2007
4.1. Custo do serviço corrente (com juros)	11.783	-
4.2. Juros sobre as obrigações atuariais	52.473	-
4.3. Rendimento esperado dos ativos do plano	41.698	-
4.4. Custos de Amortizações	-	-
a) (Ganhos) ou perdas atuariais não reconhecidos	-	-
b) Custos do serviço passado não reconhecido	-	-
c) Aumento do passivo (ativo) na adoção deste pronunciamento não reconhecido	-	-
d) Total (a + b + c)	-	-
4.5. Total da despesa (receita) bruta (4.1 + 4.2 - 4.3 + 4.4)	22.558	-
4.6. Contribuições esperadas de participante para o próximo ano	3.638	-
4.7. Total da despesa (receita) líquida a ser reconhecida (4.5 - 4.6)	18.920	-
4.8. Despesa Administrativa esperada para o próximo ano	(A)	-
4.9. Total	18.920	-

(A) As despesas administrativas não foram consideradas para efeito deste demonstrativo.

5. PREMISSAS ATUARIAIS ADOTADAS NOS CÁLCULOS

	2008	2007
Taxa de desconto nominal para a obrigação atuarial	11,30%	11,30%
Taxa de rendimento nominal esperada sobre ativos do plano	11,30%	11,30%
Índice estimado de aumento nominal dos salários	7,10%	7,10%
Índice estimado de aumento nominal dos benefícios	5,00%	5,00%
Taxa estimada de inflação no longo prazo (base para a determinação das taxas nominais acima)	5,00%	5,00%
Tábuas biométrica de mortalidade geral	AT-83	AT-83
Tábuas biométrica de entrada em invalidez	80% da	80% da
	Zimmermann	Zimmermann
Taxa de rotatividade esperada	0,15/(Tempo de Serviço + 1)	0,15/(Tempo de Serviço + 1)
Probabilidade de ingresso em aposentadoria	100% na primeira elegibilidade a um benefício pelo plano	100% na primeira elegibilidade a um benefício pelo plano

Características Básicas do Plano de Benefício Definido

1 - Tipo de Plano: É um Plano Contributivo de Benefício Definido com uma meta de 100% do salário final, incluindo o benefício da Previdência Social.

2 - Patrocinadora do Plano: CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

3 - Tipos de Benefícios

- Aposentadoria por Tempo de Contribuição;

- Aposentadoria por Idade;

- Aposentadoria Especial;

- Benefício Proporcional Diferido;

- Resgate e Portabilidade;

- Auxílio-Doença;

- Auxílio-Reclusão;

- Aposentadoria por Invalidez;

- Pecúlio;

- Pensão por Morte.

4 - Definições: a) Salário de Contribuição (SALCON): Para os Participantes Ativos, corresponde a soma das parcelas de sua remuneração mensal, que seriam objeto de

desconto para a Entidade Oficial de Previdência Social, se não existisse limite superior de contribuição para a mesma, observando o limite de 3(três) vezes o limite máximo fixado pelo Governo para o salário de contribuição da Entidade Oficial de Previdência Social. Para os aposentados, o Salário de Contribuição equivale ao benefício que estiver sendo pago pela REFER.

b) Salário Real de Benefício (SRB): O Salário Real de Benefício corresponde à média dos 12 (doze) últimos Salários Reais de Contribuição, corrigidos mensalmente pelo INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor - IBGE).

c) Contribuições dos Participantes: As Contribuições dos Participantes Ativos equivalem à soma de (1) + (2) + (3), sendo o TETO = Teto de Contribuição da Previdência Social, de acordo com o que segue: (1) (Ídade de Inscrição - 18) X 0,046% + 2,70%) X SALCON; (2) 2,70% x (SALCON - TETO/2); (3) 9,45% x (SALCON - TETO). As Contribuições dos Participantes Assistedos equivalem a 3,90% do valor do benefício.

d) Benefício da Previdência Social (INSS): Benefício pago pela Previdência Social na data do término do vínculo empregatício.

5 - Participação no Plano: Todos os empregados podem participar do Plano.

6 - Benefício de Aposentadoria por tempo de Contribuição

a) Elegibilidade

- Pelo menos 55 anos de idade;

- Mínimo de 10 anos de serviços prestados a patrocinadora;

- Pelo menos de 5 anos de vinculação ao plano;

- Ter obtido aposentadoria por tempo de contribuição pela Entidade Oficial de Previdência Social.

b) Benefício Mensal

100% x SRB - INSS, com um benefício mínimo de 20% x SRB.

7 - Benefício de Aposentadoria por Idade

a) Elegibilidade: - Mínimo de 10 anos de serviços prestados a patrocinadora; - Pelo menos de 5 anos de vinculação ao plano; - Ter obtido aposentadoria por Idade pela Entidade Oficial de Previdência Social.

b) Benefício Mensal: 100% x SRB - INSS, com um benefício mínimo de 20% x SRB.

8 - Benefício de Aposentadoria por Invalidez

a) Elegibilidade: Ter obtido aposentadoria por Invalidez pela Entidade Oficial de Previdência Social.

b) Benefício Mensal: 100% x SRB - INSS, com um benefício mínimo de 20% x SRB.

9 - Benefício de Auxílio-Doença

a) Elegibilidade: Ter obtido Auxílio-doença pela Entidade Oficial de Previdência Social.

b) Benefício Mensal: Utilizamos a mesma fórmula do Benefício de Aposentadoria por Invalidez.

10 - Pensão por Morte

a) Elegibilidade: Ter obtido Pensão por Morte pela Entidade Oficial de Previdência Social.

b) Benefício Mensal: - No caso de falecimento de Participante Ativo, o benefício é igual a uma porcentagem do benefício calculado segundo a fórmula do Benefício de Aposentadoria por Invalidez; - No caso de falecimento de Participante Assistedo, o benefício é igual a uma porcentagem do benefício recebido pelo ex-Participante. Este percentual é igual a 50% (cola familiar) mais 10% por Beneficiário, limitado a 100%.

11 - Término do Vínculo Empregatício: O empregado que deixar a patrocinadora antes de ser elegível a um Benefício de Aposentadoria pode sacar ou portar suas contribuições normais corrigidas com base na variação Retorno dos Investimentos.

12 - Abono Anual (13º Pagamento): Um pagamento adicional será feito em dezembro, igual ao benefício básico pago no mês. O primeiro pagamento será proporcional.

13 - Pecúlio: Pagamento único no Valor de 5 X SRB.

14 - Auxílio-Reclusão: Utilizamos a mesma fórmula do Benefício de Pensão por Morte.

TRABALHISTAS E CÍVEIS: De acordo com a NBC T 19.7 aprovada pela Resolução CFC nº 1.066/05 de 23/01/2006 (DOU), a CPTM constituiu provisão no montante de R\$ 341.027 mil para os processos contingentes cuja perda é Provável. Para os processos contingentes avaliados como risco de perda Possível a Empresa não constituiu provisão, passando apenas a divulgá-las. Em 2008, verifica-se um aumento nas provisões em decorrência do incremento das reclamatórias trabalhistas e por um evento pontual e singular, na ordem de R\$ 50.000 mil, o qual a Administração está evidenciando esforços no sentido de reversão, mas que, por precaução, considerou apropriado ser incluído nas contingências reconhecidas pela Companhia.

Natureza dos processos

	2008		2007	
	Avaliação de Perda Provável	Avaliação de Perda Possível	Avaliação de Perda Provável	Avaliação de Perda Possível
Trabalhistas	240.332	40.516	162.882	55.825
Cíveis	100.695	68.084	50.440	49.239
Total	341.027	108.600	213.322	105.064

c) PREVIDENCIÁRIA: Em função da fiscalização promovida pelo INSS, encerrada no exercício de 2002, encontra-se devidamente registrado neste Grupo o montante de R\$ 73.994 mil (R\$ 71.380 mil em 2007), o qual está sendo contestado judicialmente pela CPTM.

13 - PASSIVOS FUTUROS & RECEITA DIFERIDA

Em 05.03.07, a CPTM cedeu, parcialmente, ao FUNDO DE INVESTIMENTO EM DIREITOS CREDITÓRIOS NÃO PADRONIZADOS COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM os direitos decorrentes da venda de bilhetes da modalidade comum (i.e., Bilhetes Unitários e seus múltiplos, ficando excluídos os Bilhetes Únicos), pelo preço de R\$ 200.000.000,00, sendo R\$ 150.000.000,00 em espécie e R\$ 50.000.000,00 em cotas subordinadas.

Por se tratar da cessão de direitos e se caracterizar pelo recebimento antecipado da receita, a ser realizada pela futura prestação de serviço de transporte, sem vínculo de obrigação por parte da CPTM junto ao Fundo, definiu-se como apropriado, à época, seu lançamento no Grupo "Resultados de Exercícios Futuros", bem como dos custos inerentes a receita negociada.

Em 2008, atendendo as novas regras societárias (Nota 3.a.5), está reclassificado no Passivo Não Circulante.

14 - CAPITAL SOCIAL

O Capital Subscrito e Integralizado está representado por 220.989.227.592 (220.989.227.592 em 2006) ações ordinárias nominativas, no montante de R\$ 6.629.676 mil (R\$ 6.629.676 mil em 2007), sendo que não houve capitalização de recursos antecipados pelo acionista majoritário, neste exercício.

A Companhia possui o Capital Autorizado na ordem de R\$ 6.000.000.000,00 conforme Artigo 6º do seu Estatuto Social.

15 - RECURSOS FINANCEIROS

Para atender ao endividamento, bem como à cobertura das necessidades operacionais da Companhia no exercício de 2008, foram recebidos da Fazenda do Estado de São Paulo recursos financeiros da ordem de R\$ 930.350 mil, assim distribuídos:



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

CNPJ: 71.832.679/0001-23

CONTINUAÇÃO

PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Ilmos. Senhores Diretores e Acionistas da
COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM

1. Examinamos o balanço patrimonial da **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM**, levantado em 31 de dezembro de 2008, e as respectivas demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa e do valor adicionado correspondentes ao exercício findo naquela data, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis.

2. Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria aplicáveis no Brasil, e compreendem: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos da companhia; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados; e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da companhia, bem como da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

3. Em nossa opinião as demonstrações contábeis acima referidas representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM**, em 31 de dezembro de 2008, o resultado de suas operações, as mutações do patrimônio líquido

e os fluxos de caixa e do valor adicionado correspondentes ao exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

4. Conforme nota explicativa n.º 07, as receitas tarifárias são subsidiadas, assim o endividamento da Companhia está coberto pela transferência de recursos financeiros do Governo do Estado de São Paulo através de aporte para futuro aumento de capital, cujo montante no exercício encerrado em 31 de dezembro de 2008 é de R\$ 559.958 mil. As necessidades operacionais são complementadas através de suprimentos de subvenção para custeio no montante de R\$ 370.392 mil.

5. Conforme parecer emitido por empresa especializada, o plano de complementação de aposentadoria e pensão da **FUNDAÇÃO REDE FERROVIÁRIA DE SEGURIDADE SOCIAL - REFER** indica um déficit atuarial total de R\$ 113.024 mil, sendo R\$ 53.253 mil de responsabilidade da **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM** (nota explicativa 12.a). De acordo com a Administração da Companhia vêm sendo realizados estudos em conjunto com a REFER para alteração do plano de Benefício Definido para Contribuição Definida, possibilitando eliminação do déficit.

6. Os direitos parciais decorrentes da venda de bilhetes (nota explicativa n.º 05), foram cedidos ao **FUNDO DE INVESTIMENTO EM DIREITO CREDITÓRIOS NÃO PADRONIZADOS COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS** por 72 meses, pelo valor de R\$ 200.000 mil.

7. Anteriormente, auditamos as demonstrações contábeis da **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM**, referente ao exercício findo em 31 de

dezembro de 2007, compreendendo o balanço patrimonial, as demonstrações do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos desse exercício, sobre as quais emitimos parecer sem ressalva, datado de 03 de março de 2008, contendo parágrafo de ênfase sobre a cobertura do endividamento pela transferência de recursos do GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO e os itens 5 e 6, anterior. Conforme mencionado na nota explicativa 02, as práticas contábeis adotadas no Brasil foram alteradas a partir de 1º de janeiro de 2008. As demonstrações contábeis referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2007, apresentadas de forma conjunta com as demonstrações contábeis de 2008, foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil vigentes até 31 de dezembro de 2007 e, como permitido pelo Pronunciamento Técnico CPC 13 - Adoção Inicial da Lei nº 11.638/07 e da Medida Provisória no 449/08, estão sendo reapresentadas com os ajustes para fins de comparação entre os exercícios.

São Paulo, 03 de março de 2009.

ITIKAWA AUDITORES INDEPENDENTES SOCIEDADE SIMPLES
CRC-2SP021239/O-9

IVALDO SABURO YAMAMOTO
Contador - CRC-1SP195282/O-9



SECRETARIA DOS
TRANSPORTES METROPOLITANOS



Diário Oficial

acesso gratuito

Todo o acervo do Diário Oficial está disponível gratuitamente para pesquisa, inclusive o que você quiser saber sobre os balanços das empresas.



Imprensa Oficial, garantia de transparência e segurança da informação

www.imprensaoficial.com.br

imprensaoficial



Diário Oficial Empresarial 2
Estado de São Paulo

Volume 119 • Número 63
São Paulo, sexta-feira, 3 de abril de 2009

Página 5

imprensaoficial

Sumário
Caderno Empresarial 2

BALANÇO
CPTM CIA PAULISTA TRENS METROPOLITANOS..... 2