

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO 2010

MENSAGEM AOS ACIONISTAS

1. ESTRATÉGIAS DE ATUAÇÃO FRENTE ÀS RESPONSABILIDADES INSTITUCIONAIS

Para realizar sua função institucional, conjugada com as políticas públicas do Governo Federal, a diretoria instituiu na TRENSURB o Planejamento Estratégico como sua ferramenta principal de gestão. Os principais eixos estratégicos são:

- ✓ COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE
- ✓ QUALIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS
- ✓ VALORIZAÇÃO DOS EMPREGADOS
- ✓ EXPANSÃO DA EMPRESA

O modelo de gestão da TRENSURB está orientado para novas práticas gerenciais, com foco em resultados e atendimento aos usuários, qualidade de serviços e eficiência de processos, sem abandonar os parâmetros burocráticos, como o processo seletivo público, a impessoalidade e a prestação de contas aos órgãos de controle.

Sua finalidade precípua é promover a mobilidade urbana, com segurança, pontualidade e responsabilidade socioambiental na RMPA. Nesse contexto, o Planejamento Estratégico associado à metodologia do Balanced Scorecard (BSC) constitui um plano de trabalho para o alcance dos objetivos e metas que a TRENSURB se propõe.

1.1 COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

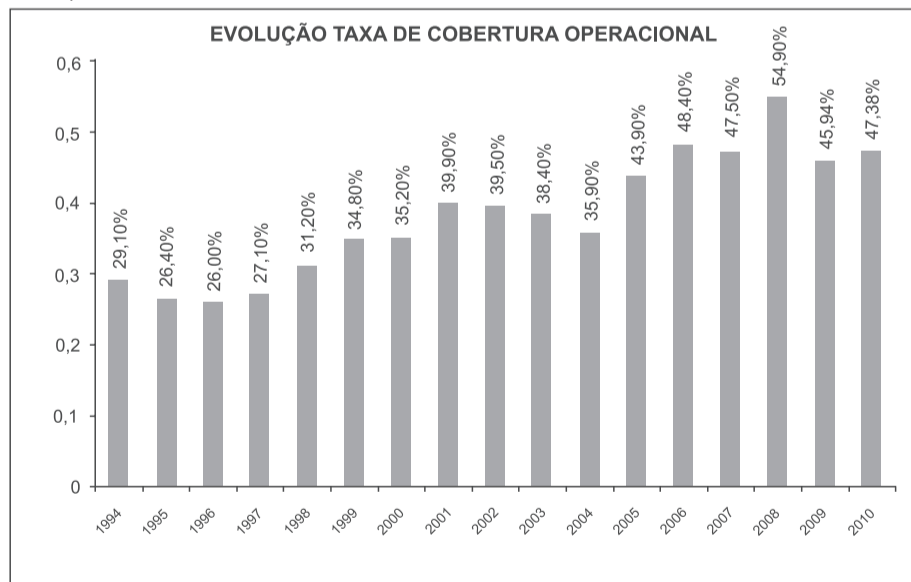
O compromisso com a sustentabilidade para a TRENSURB é premissa básica para o planejamento estratégico. Em 2010, a empresa conduziu sua gestão com foco para a definição de formas mais eficientes a fim de reduzir desperdícios, racionalizar o uso dos recursos e organizar o planejamento de todas as suas estruturas organizacionais. Ampliando o conceito de sustentabilidade, a TRENSURB, ao desenvolver seu serviço de transporte, utiliza energia limpa e renovável contribuindo para a redução dos impactos ambientais. Paralelamente a empresa contribui com a redução do número de acidentes e também contribui com a diminuição dos gastos de manutenção das vias públicas e custos com saúde pública. Com a expansão da Linha 1, através dos investimentos do Governo Federal, são realizadas ações de inclusão social com reassentamento de famílias distribuídas em dois loteamentos: Brás III e Padre Orestes, ambos no município de São Leopoldo. Assim, a TRENSURB tem se configurado, cada vez mais, como um importante instrumento que qualifica a questão social, gerando ganhos econômicos e ambientais, e inclusão social.

Taxa de Cobertura

A TRENSURB é uma empresa estatal federal de economia mista, vinculada ao Governo Federal, sendo este o acionista majoritário. Para atingir seus objetivos e cumprir sua missão, necessita do aporte de recursos da União, caracterizando-se, portanto, como uma empresa voltada a inclusão social, cujo valor da tarifa e limites de orçamento é definido pelo Governo Federal.

Considerando as peculiaridades descritas, cabe à empresa buscar a sustentabilidade ampliando a receita operacional, gerando novas receitas extra-operacionais, racionalizando e reduzindo seus custos. Dentre os principais indicadores econômico-financeiros, destacam-se a análise dos resultados que se referem ao índice da Taxa de Cobertura Operacional, que descreve o quanto da despesa operacional é suprida pela receita própria e o quanto das necessidades foi atendido através das receitas de subvenções resultantes do aporte de recursos do Governo Federal. Dessa forma destaca-se:

- Representa a sustentabilidade econômica da TRENSURB na relação entre suas receitas próprias e as despesas para seu funcionamento;
- Demonstra a eficiência dos processos da empresa, perante sua atividade fim, ou seja, o transporte de passageiros;
- É o principal índice financeiro da TRENSURB, seu crescimento é um dos objetivos permanentes da Empresa.



1.2 QUALIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS

A TRENSURB busca, constantemente, o aprimoramento da qualidade dos serviços ofertados aos seus usuários. A prestação de um serviço eficiente, com valorização e respeito às pessoas, é uma construção cotidiana e obstinada da Empresa.

Passageiros Transportados

A principal ação de inclusão social da TRENSURB é a oferta de uma tarifa social que contribui significativamente para a mobilidade urbana da RMPA. Os dados de passageiros transportados são obtidos através da medição nos bloqueios de entrada nas estações. Esses são repassados diariamente ao centro de controle operacional (CCO) que os disponibiliza no Diário Operacional, estratificados por horários e estações. São utilizados para diversas análises gerenciais que permitem, por exemplo, redimensionar a oferta de trens, ajustar intervalos entre trens, aumentar o conforto e a segurança dos passageiros.

Em 2010 foram transportados 48.685.321 passageiros, considerando-se os bloqueios de entrada, sendo 9,64% superior aos passageiros transportados em 2009, correspondendo a um aumento de 4.280.463 passageiros. A média de passageiros transportados no ano de 2010, em dias úteis, foi de 160.946 passageiros, 6,84%

superior à média de 2009, o que corresponde a um aumento de 10.306 passageiros/dia.

PASSAGEIROS ENTRANTES	TOTALMÊS	MÉDIA DIA ÚTIL	MÉDIA SÁBADO	MÉDIA DOMINGO
JAN	3.473.721	136.917	73.270	46.422
FEV	3.029.843	133.848	79.885	47.290
MAR	4.245.582	160.253	91.032	48.907
ABR	3.925.073	163.889	87.976	48.741
MAI	4.172.016	164.725	97.699	50.938
JUN	4.033.263	163.447	85.872	49.394
JUL	4.179.546	160.657	90.479	48.175
AGO	4.463.560	171.269	100.428	58.788
SET	4.325.048	169.733	100.347	73.636
OUT	4.306.682	172.222	98.653	59.874
NOV	4.245.412	173.391	105.900	59.238
DEZ	4.285.575	161.003	105.909	55.982
TOTAL	48.685.321	160.946	93.121	53.949

Nível de Satisfação dos Serviços

O sucesso de uma organização está diretamente relacionado à sua capacidade de atender às necessidades e expectativas dos clientes, as quais devem ser identificadas, atendidas e superadas. No atual cenário as atitudes devem ter como base o conhecimento pleno das necessidades dos clientes para, além de atender a estas necessidades, poder exceder suas expectativas, através da excelência no desempenho; e com isso reter seus clientes atuais e conquistar os clientes potenciais.

Com base nessas afirmações a TRENSURB realiza anualmente a PESQUISA SOCIO-ECONÔMICA e de NÍVEL DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS, instrumento pelo qual identifica potencialidades do seu sistema operativo, como também as fragilidades, que após análise são tomadas as providências necessárias para a solução dos problemas. Realizada em 2010, entre os dias 03 e 09 de novembro, com a finalidade de verificar o grau de satisfação do usuário do sistema, bem como comparar com os resultados obtidos em anos anteriores.

Os entrevistados avaliaram uma série de itens relacionados a diversos requisitos e também a satisfação geral com todo o sistema. Obteve-se o índice de satisfação geral de **91,9%**. Considerado um excelente índice no serviço prestado a população.

Responsabilidade Socioambiental

O sistema qualifica a mobilidade urbana promovendo o seu desenvolvimento sócio-econômico em harmonia com o meio-ambiente. O modal metroviário, com alta capacidade de transporte e via exclusiva, possibilita que os demais modais de transporte que transitam nas vias rodoviárias, tenham uma maior velocidade e para tanto menor consumo de combustível, pois diminui a necessidade de ônibus e automóveis no sistema viário.

O fortalecimento desse modal sobre trilhos, que utiliza energia limpa e renovável para movimentar os trens, confere à TRENSURB uma condição que contribui, inquestionavelmente, para preservação das condições ambientais. Essa condição evitou que fosse expelida para a atmosfera, em 2010, milhões de toneladas de poluentes originadas das viagens de ônibus e de veículos particulares.

Entende-se que é de extrema importância essa análise uma vez que dimensiona, de forma objetiva, as conseqüências para a população, para o sistema de transporte público e para o meio ambiente da RMPA, no caso de uma hipotética inexistência da TRENSURB, considerando apenas a transferência do modal ônibus para o Metrô.

Melhorias na Manutenção

Um dos indicadores que refletem a qualidade operacional da TRENSURB é o Índice de Regularidade que é uma relação entre as viagens realizadas e as viagens programadas, que alcançou em 2010 o índice médio de 99,66%. Um aspecto que impacta fortemente nesse índice é a qualidade da manutenção realizada nos trens que prestam o serviço do transporte de passageiros.

Uma maneira de medir o desempenho da manutenção é pelo Índice de Quilometragem Média Percorrida por Ocorrência de Avarias da Frota - MKBF. Quanto maior for este índice, melhor é a qualidade da manutenção. Nesse sentido, a média de 2010 foi de 3.442, destaca-se que no mês de agosto do mesmo ano, verificou-se o recorde, com 4.493 km por avaria. Salienta-se que foi concluído os testes de certificação do TUE 106 e com isso, o SEOFI (Setor de Oficina) cumpriu a meta para o ano de 2010, ou seja, foram realizadas sete revisões gerais (recorde) e implantados Freio Micro-processado em 10 trens. Agora a nossa frota conta com 21 trens em circulação com o novo sistema de frenagem embarcado.

Modernizações

Sistema de Freio Microprocessado: com sua implantação, verificou-se a redução acentuada das falhas neste item de controle, que historicamente mantinha-se em patamares elevados (21 TUE's concluídos em 2010).

Projeto Multimídia: solução de telecomunicação baseada em um avançado conceito de convergência digital. Um dos mais modernos sistemas de comunicação empregados nos serviços de transporte coletivo da América Latina com ampla plataforma de comunicação eletrônica que oferecerá ao usuário, em tempo real, informações nas estações, trens e painéis informativos, trazendo como benefícios a instantaneidade e a mobilidade.

Circuito Fechado de Televisão (CFTV): constituído por uma tecnologia que permite a gravação, transmissão e gerenciamento de imagens via digital;

Console Controle de Segurança (CCS): sua instalação permitiu o controle das ocorrências operacionais, através de rádio e imagens das estações com as câmeras do Circuito Fechado de Televisão (CFTV);

Console Controle de Estações (CCE): criado para suprir a necessidade de adequação do sistema de trabalho dos supervisores em relação ao controle operacional e administração do efetivo nas estações. Possibilita o controle das ocorrências operacionais através da utilização do CFTV, com a centralização e racionalização das informações e serviços, permitindo qualificar o atendimento e assegurar a melhoria do desempenho.

1.3 VALORIZAÇÃO DOS EMPREGADOS

A TRENSURB tem como uma das suas prioridades a valorização do quadro funcional, através da transparência administrativa, democracia participativa, incentivo à criatividade, atualização profissional e desenvolvimento da força de trabalho enquanto profissionais e seres humanos, em consonância com as diretrizes estratégicas.

Recursos Humanos

Pela natureza dos seus serviços, uma empresa como a TRENSURB não poderia bem cumprir sua missão se não dedicasse relevante atenção aos seus recursos humanos. Por isso, ela oferece benefícios voltados à valorização dos seus empregados, que repercute na qualidade dos serviços prestados e no melhor atendimento do público usuário, garantindo assim a excelência de seu compromisso com a responsabilidade social.

Implantação do cartão SESIMAX Saúde: Em agosto deste ano iniciaram-se as negociações junto ao SESI para a modernização do atendimento de nossos empregados, sendo esta efetivamente implantada em novembro/2010. Tal mudança propiciou maior agilidade e satisfação ao conjunto de empregados.

Comissão de Cultura e Lazer: De acordo com a pesquisa de satisfação aplicada em 2009, ficou constatada a necessidade de maior integração dos empregados novos e antigos, e em função disto, foi constituída uma Comissão com objetivo de integrar os empregados e suas famílias, através de ações de cultura e lazer. Durante o ano, foram realizados alguns eventos em datas comemorativas, como Páscoa, dia do Metroviário, dia das Crianças e também distribuição de cestas de Natal a todos empregados, estagiários e aprendizes.

Treinamento e Desenvolvimento: Atingindo o índice de 6,75. Destaca-se em 2010 a criação do Curso de Desenvolvimento Gerencial, com a participação de Gerentes, Chefes e Supervisores e também, a capacitação dos empregados da manutenção e operação nas normas regulamentadoras - NR's.

Projeto Estação Educar: Preparação de 39 aprendizes no Curso de Assistente Administrativo, realizado em parceria com o SENAI Moda e Designer, com carga horária de 800h.

Promoções por Merecimento: Em 2010 foram realizadas duas avaliações, além de reuniões com sindicatos, gestores e também através da contribuição de empregados, para elaborar critérios que venham a contribuir no crescimento dos empregados e da empresa, culminando com melhor atendimento aos nossos clientes.

Programa de Integração dos empregados de empresas contratadas: Capacitação dos empregados das

empresas contratadas que realizam atividades na TRENSURB.

Programa de Integração: Propiciar ao empregado recém admitido a integração a empresa e ao seu posto de trabalho, através da apresentação da missão, visão, valores, direitos, deveres e demais informações organizacionais.

Programa de Atualização Pós Afastamento – PAPA: Foi implementado com o objetivo de atualizar e integrar os empregados quando do retorno de afastamento de benefício previdenciário e férias.

1.4 EXPANSÃO DA EMPRESA

No que se refere à expansão da empresa, destacam-se os principais eixos estratégicos abaixo: Expansão da Linha 1 – Trecho – São Leopoldo/Novo Hamburgo, Implantação do Sistema APM Aeromóvel, Acessibilidade Universal, Projeto Interoperabilidade (Bilhetagem Eletrônica).

Expansão da Linha 1 – Trecho – São Leopoldo/Novo Hamburgo:

Com início de execução efetivo em fevereiro de 2009, a partir da sua inclusão no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, a obra tem se caracterizado por um ritmo notável, conforme destacado nos balanços periódicos das obras inscritas no PAC. Toda em elevado, a obra tem extensão de 9,3 km e quatro novas estações. Beneficiará diretamente 30 mil usuários do transporte público e está gerando 1226 empregos diretos e indiretos. O custo total de implantação está orçado em R\$ 752.169.000 milhões de reais.

Os recursos assegurados permitiram o planejamento consistente das atividades envolvidas, adequado ao cronograma contratual de três anos. A partir da ordem de início dos serviços em fevereiro de 2009, até dezembro de 2010, 73,13% da execução física foram concluídos, com previsão de início da operação comercial no 1º semestre de 2011.

Embora os trabalhos estejam distribuídos nos 9,3 km da obra, concentram-se, prioritariamente, na primeira etapa de construção que contempla a implantação de 4,46 km de via completa, englobando duas estações: Rio dos Sinos em São Leopoldo e Liberdade em Novo Hamburgo. A conclusão deste trecho deverá ocorrer em meados de 2011, momento em que terá início a operação experimental.

A ponte ferroviária e metroviária está com a superestrutura de concreto concluída. Uma nova frente de avanço de via permanente foi iniciada no Trecho quatro, no sentido norte – sul, junto à Estação Liberdade. A Estação Rio dos Sinos tem por meta a sua conclusão em meados de 2011. Foi iniciada a estrutura metálica da cobertura e alvenarias do corpo da estação. Na Estação Liberdade estão em execução o fechamento da cobertura e os fechamentos laterais translúcidos, acabamentos internos e instalações. Também, foram instalados todos os postes da rede aérea na Via 2 dos Trechos 1, 2, 4 e Estação Liberdade.

Para execução da obra do metrô (via elevada e viária), o Governo Federal também está fazendo importantes investimentos sociais, tendo já concretizado o reassentamento de 189 famílias, distribuídas em dois loteamentos: Brás III e Padre Orestes, ambos no município de São Leopoldo. O reassentamento contempla, além da construção das casas, saneamento básico, tratamento dos resíduos, sistema viário, transporte coletivo, iluminação pública e demais equipamentos públicos. Para a transferência de mais 540 famílias para o Loteamento Pe. Orestes foi firmado um termo de compromisso com a Prefeitura de São Leopoldo, no valor de R\$30 milhões.

Implantação do Sistema APM Aeromóvel

A implantação do Aeromóvel entre a estação Aeroporto ao Aeroporto Salgado Filho trata-se de construção inédita no Brasil, de um Sistema APM (Automate People Mover) que irá ligar o novo terminal de passageiros do Aeroporto Salgado Filho de Porto Alegre à Estação Aeroporto da TRENSURB, com objetivo de facilitar o acesso às dependências do sítio aeroportuário e incentivar a redução do uso de veículos automotores. O objetivo da obra é unir operacionalmente uma estação do metrô a um núcleo pulsante de demanda, estendendo a zona de influência ou faixa de domínio do metrô. Este é um projeto-piloto que poderá vir a ser reproduzido em outras estações do metrô gaúcho e também servir de modelo para outros sistemas do país para incrementar a mobilidade urbana em condições similares.

O investimento está orçado em, aproximadamente, R\$ 29,9 milhões, tendo sua liberação aprovada pelo Governo Federal. Ressalte-se que já foram obtidas as licenças necessárias para a execução da obra, tanto municipais, como estaduais e federais, e em 2010 foram assinados o contrato e a ordem de serviço e publicado o edital da via elevada. A previsão de execução da obra é de 12 meses.

Acessibilidade Universal

Com a finalidade de atender integralmente à Legislação e prover a todos os cidadãos plenas condições de acesso e utilização do sistema através da reforma e adequação das estações, acessos, terminais, sistemas e áreas administrativas. Em 2010 a TRENSURB desenvolveu diversas ações que estão contempladas no Programa Nacional de Acessibilidade, as quais destacam-se:

Alteração do layout interno dos trens: melhoria das condições de conforto e circulação no interior dos carros, pela remoção de obstáculos e aumento da área útil.

Modernização e acessibilidade das estações:

- adequação de calçadas (largura, condições de manutenção, rampas de acesso), eliminação/remanejamento de barreiras (telefones públicos, árvores, gelo baiano, barreiras tipo “capa cegos”, lixeiras, extintores de

incêndio, placas de comunicação), travessias com sinais sonoros;

- instalação de elevadores, adequação das rampas, corrimões, peitoris, comunicação visual, sonora, comunicação em braile, diferenciação de piso (piso tátil direcional e de alerta), adequação de telefones públicos e bebedouros, revisão de normas operacionais, criação de sanitários acessíveis, altura de balcões de atendimento, assentos preferenciais, área especial para embarque, eliminação de espaço e altura diferenciada entre trens e plataformas; - aquisição de duas plataformas tipo Track, para transporte de pessoas com cadeira de rodas em escadas fixas;

Acessibilidade nos TUE's (Trens Unidades Elétricas): recomposição e revitalização do piso, realocação e fixação dos bancos, locação e fixação dos nichos para cadeirantes, fixação de corrimão vertical, locação e fixação de estrutura para bicicletas (4 TUE's concluídos em 2010).

Acessibilidade no pátio da TRENSURB (área administrativa): vagas de estacionamento preferenciais, calçadas de acesso, eliminação de barreiras, rampas de acesso, comunicação visual (braile e libras), piso diferenciado, sanitários acessíveis, mobiliário de recepção, assentos preferenciais e bebedouros (obras concluídas em 2010).

Capacitação no atendimento aos usuários com deficiência auditiva: preparação de empregados na Linguagem Brasileira de Sinais (LIBRAS), através de curso específico, capacitando-os para a comunicação com usuários com deficiência auditiva.

Projeto Interoperabilidade (Bilhetagem Eletrônica)

A interoperabilidade entre o sistema SIM e os demais sistemas de bilhetagem eletrônica em operação nos municípios do eixo norte da RMPA e a Capital tornou-se condição imperativa para implantação de um sistema integrado entre os serviços de transportes coletivos municipais e metropolitanos, levando-se em conta, para tanto, a definição de uma rede de transporte multimodal com as devidas soluções de integração de caráter institucional, físico, operacional, lógica e tarifária.

Os resultados alcançados em 2010 são provenientes de reuniões realizadas com ATP e ATM objetivando viabilizar a interoperabilidade entre os sistemas de bilhetagem eletrônica (SIM, TRI e TEU), definição do layout do cartão SIM (Sistema Integrado Metropolitano), desenvolvimento de metodologia de controle e partição de viagens integradas, planejamento de sistema de controle financeiro e fiscal, definição de categorias do cartão SIM, elaboração de instrumento jurídico de gestão compartilhada, além de um processo de benchmarking com Metrô de São Paulo, SPTrans e CPTM. No 2º semestre de 2010 teve início à interoperabilidade entre os Sistemas TRI (Transporte Integrado) de Porto Alegre e o Sistema SIM (Sistema Integrado Metropolitano), o usuário idoso irá portar um único cartão para ter acesso gratuito ao transporte por ônibus em Porto Alegre e por trem na Região Metropolitana.

Considerações Finais

Em 2010, a TRENSURB transportou mais de 48 milhões de pessoas, configurando-se como um importante instrumento de qualificação socioambiental na medida em que contribui para a redução de impactos ambientais e econômicos. Dessa forma, a empresa é capaz de contribuir significativamente na busca pela construção de cidades sustentáveis.

Desde a constituição da TRENSURB o atendimento ao cliente foi tratado como assunto prioritário, dessa forma o negócio da empresa se constituiu em oferecer soluções de mobilidade e serviços para a população. Buscando melhorias no atendimento, a pesquisa de satisfação geral, realizada todos os anos, estuda detalhadamente os hábitos de deslocamento e níveis de satisfação dos usuários. Na pesquisa realizada em 2010, o resultado obtido no índice de satisfação geral foi de 91,9%.

Prosseguindo no cumprimento do seu papel institucional, a TRENSURB, encontra-se em fase de expansão da rede ferroviária até Novo Hamburgo. A obra teve seu início em Fevereiro de 2009, a partir de sua inclusão no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, e o seu término está previsto para Julho de 2011.

Os outros projetos destaques da TRENSURB são: a implantação do Aeromóvel e do sistema de bilhetagem eletrônica. A implantação do Aeromóvel irá ligar o novo terminal de passageiros do Aeroporto Salgado Filho de Porto Alegre à Estação Aeroporto da TRENSURB. O Aeromóvel tem como objetivo facilitar o acesso às dependências do sítio aeroportuário e incentivar a redução do uso de veículos automotores. Já a implantação da bilhetagem eletrônica tem como objetivo criar condições para desenvolver a interoperabilidade com os demais sistemas em operação na cidade de Porto Alegre e demais municípios da região metropolitana de Porto Alegre – RMPA. Dessa forma, esses projetos firmam-se como as grandes diretrizes estratégicas para o ano de 2011.

A TRENSURB segue trilhando uma rota alinhada com as exigências que a sociedade lhe confia, oferecendo um serviço qualificado e focado na busca da sustentabilidade ambiental e financeira, o que é considerado por todos, na organização, como parte fundamental para o cumprimento de suas obrigações sociais.

Diretoria Executiva da TRENSURB

MARCO ARLDO PRATES DA CUNHA
Diretor-Presidente

NEY MICHELUCCI RODRIGUES
Diretor de Administração e Finanças

PAULO RENATO DA ROSA AMARAL
Diretor de Operações

BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO (Valores expressos em Reais)

ATIVO				PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO			
	NOTA	2010	2009		NOTA	2010	2009
ATIVO CIRCULANTE				PASSIVO CIRCULANTE			
Caixa e equivalentes de caixa	4a	41.117.656	36.618.963	Fornecedores		5.606.221	5.091.483
Créditos pela venda de serviços		6.285.951	4.791.318	Impostos e taxas a recolher	10	1.556.678	897.667
Subvenções - SIAFI conta com vinculação de pagto.	5	12.142.167	13.794.862	Contribuições sociais a recolher	11	6.235.376	2.894.637
Adiantamento de férias e débitos de empregados	6	2.587.030	2.767.652	Obrigações trabalhistas		223.252	113.260
Empreiteiros - parcelas contratuais		80.566	49.182	Provisão de férias e encargos		9.975.862	8.983.774
Direitos a receber		365.445	345.225	Adiantamento de Clientes		74.723	-
IRPJ e CSLL a recuperar	17	3.254.353	2.278.208	Credores por convênios	12	1.601.477	138.258
Estoques	7	7.477.171	7.027.070	Credores por depósitos		315.173	286.909
Despesas do exercício seguinte		348.698	396.503	Provisão para contingências trabalhistas	14a	79.855.851	91.163.065
		<u>73.659.037</u>	<u>68.068.983</u>	Provisão para contingências cíveis	14b	77.278	27.691
				Plano de previdência e pensão a empregados	15	1.621.167	1.704.157
						<u>107.143.058</u>	<u>111.300.901</u>
ATIVO NÃO CIRCULANTE				PASSIVO NÃO-CIRCULANTE			
Realizável a longo prazo				Parcelamento de contribuições previdenciárias	13	441.846	618.515
Aplicação em títulos e valores mobiliários		18.764	17.603	IR/CS diferido		31.098.429	-
Depósitos judiciais e empréstimos compulsórios		12.307.626	10.303.066	Provisão para contingências cíveis	14b	-	5.400.000
Depósitos judiciais sobre aplicação financeira	4b	46.607	794.445	Provisão para contingências trabalhistas	14a	53.051.951	-
Parcelamento de débito de empregados	6	<u>1.448.653</u>	<u>1.616.215</u>	Plano de previdência e pensão a empregados	15	848.087	2.159.461
		<u>13.821.650</u>	<u>12.731.329</u>			<u>85.440.313</u>	<u>8.177.976</u>
Investimentos em participações societárias		23.371	23.371	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	16		
Imobilizado	8	980.450.590	590.798.797	Capital social		699.092.193	483.940.681
Intangível	9	<u>1.798.758</u>	<u>1.918.449</u>	Adiantamentos para aumento de capital		329.540.624	215.151.512
		<u>982.272.719</u>	<u>592.740.617</u>	Ajuste avaliação patrimonial		60.367.538	-
				Prejuízos acumulados		<u>(211.830.320)</u>	<u>(145.030.141)</u>
						<u>877.170.035</u>	<u>554.062.052</u>
		996.094.369	605.471.946	TOTAL DO PASSIVO E DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO		<u>1.069.753.406</u>	<u>673.540.929</u>
TOTAL DO ATIVO		<u>1.069.753.406</u>	<u>673.540.929</u>				

(As notas explicativas integram o conjunto das demonstrações contábeis)

**DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO
EM 31 DE DEZEMBRO
(Valores expressos em Reais)**

	NOTA	CAPITAL SOCIAL	RESERVA DE CAPITAL	AJUSTE DE AVALIAÇÃO PATRIMONIAL	PREJUÍZOS ACUMULADOS	TOTAL
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008		469.505.570	14.435.111	-	(223.564.830)	260.375.851
Créditos para futuro aumento de capital	16b	-	215.151.512	-	-	215.151.512
Recursos recebidos		-	207.897.080	-	-	207.897.080
Atualização financeira		-	7.254.432	-	-	7.254.432
Aumento de Capital		14.435.111	(14.435.111)	-	-	-
Por incorporação de créditos		14.435.111	(14.435.111)	-	-	-
Lucro Líquido do Exercício		-	-	-	78.534.689	78.534.689
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2009		483.940.681	215.151.512	-	(145.030.141)	554.062.052
Créditos para futuro aumento de capital	16b	-	329.540.624	-	-	329.540.624
Recursos recebidos		-	297.515.394	-	-	297.515.394
Atualização financeira		-	32.025.230	-	-	32.025.230
Aumento de Capital		215.151.512	(215.151.512)	-	-	-
Por incorporação de créditos		215.151.512	(215.151.512)	-	-	-
Total do resultado abrangente		-	-	60.367.538	(66.800.180)	(6.432.641)
Prejuízo do exercício		-	-	-	(70.918.387)	(70.918.387)
Ajuste avaliação patrimonial		-	-	60.367.538	4.118.207	64.485.745
Constituição de reserva do custo		-	-	-	-	-
atribuído	8	-	-	95.584.173	-	95.584.173
Constituição IRPJ/CSLL diferidos		-	-	(32.498.619)	-	(32.498.619)
Realização da reserva do custo		-	-	-	-	-
atribuído	8	-	-	(4.118.207)	4.118.207	-
Realização IRPJ/CSLL da reserva do		-	-	-	-	-
custo atribuído		-	-	1.400.191	-	1.400.191
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2010		699.092.193	329.540.624	60.367.538	(211.830.320)	877.170.035

(As notas explicativas integram o conjunto das demonstrações contábeis)

**DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO
EM 31 DE DEZEMBRO
(Valores expressos em Reais)**

	NOTA	2010	2009
RECEITA BRUTA			
Serviço de transporte metroviário		70.089.401	58.529.217
Aluguéis, arrendamentos e concessões		2.327.276	1.902.183
		72.416.677	60.431.400
Tributos sobre a receita bruta		(4.325.219)	(3.609.818)
RECEITA LÍQUIDA		68.091.458	56.821.582
Custo dos serviços prestados		(116.041.945)	(103.085.002)
LUCRO BRUTO		(47.950.487)	(46.263.420)
Despesas operacionais			
Despesas gerais e administrativas		(55.467.820)	(47.268.815)
Receitas financeiras		4.401.320	4.325.856
Despesas financeiras		(32.057.125)	(7.368.260)
Outras receitas e despesas			
Provisão/reversão ações trabalhistas	14a	(58.007.794)	111.695
Provisão/reversão ações cíveis	14b	5.306.429	(28.241)
Reversão (provisão) contingências			
fiscais	14c		78.099.372
Outras receitas (despesas)			
operacionais, líquidas	18	674.233	3.324
SUBVENÇÕES DO TESOUREO NACIONAL		112.182.857	96.923.178
PREJUÍZO/LUCRO OPERACIONAL		(70.918.387)	78.534.689
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA			
E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL		(70.918.387)	78.534.689
PROVISÃO IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL	17	-	-
PREJUÍZO/LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		(70.918.387)	78.534.689
Prejuízo/Lucro líquido por ação do capital social		-0,0311	0,0563

(As notas explicativas integram o conjunto das demonstrações contábeis)

**DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA - MÉTODO INDIRETO
EM 31 DE DEZEMBRO
(Valores expressos em Reais)**

	NOTA	2010	2009
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS			
LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO AJUSTADO POR:		(70.918.387)	78.534.689
Depreciação e amortização		12.196.926	12.958.636
Baixa de bens do ativo imobilizado		47.295	16.392
Juros atualização financeira sobre adiantamento capital	16	32.025.230	7.254.432
Provisão contribuições sociais sobre subvenções	14c	-	(78.099.372)
Constituições/Reversão provisões trabalhistas e cíveis	14	52.701.365	(83.454)
		26.052.429	20.581.323
(AUMENTO) REDUÇÃO DE ATIVOS			
Créditos pela venda de serviços		(1.494.633)	342.729
Subvenções - SIAFI conta com vinculação de pagamento		1.652.695	(5.062.696)
Estoques		(450.101)	(822.172)
IRPJ e CSLL a recuperar		(976.145)	(277.941)
Demais contas de Ativo		(913.498)	(330.800)
		(2.181.682)	(6.150.880)
AUMENTO (REDUÇÃO) DE PASSIVOS			
Fornecedores		514.738	(2.959.054)
Impostos e taxas a recolher		659.011	73.373
Contribuições sociais a recolher		3.164.070	780.167
Obrigações trabalhistas e provisões para férias		1.102.080	1.392.027
Credores por convênios e depósitos		1.566.205	40.392
Provisão para IRPJ e CSLL	17	-	(613.038)
Plano de previdência e pensão a empregados	15	(1.394.364)	(882.333)
Pagamento de contingências trabalhistas e cíveis	14	(16.307.041)	(20.436.244)
		(10.695.301)	(22.604.710)
Caixa Gerado nas Atividades Operacionais		13.175.446	(8.174.267)
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS			
Aquisições de ativo imobilizado e intangível		(306.192.147)	(196.706.511)
Caixa Aplicado nas Atividades de Investimentos		(306.192.147)	(196.706.511)
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO			
Recursos recebidos para aumento de capital		297.515.394	207.897.080
Caixa Gerado pelas Atividades de Financiamento		297.515.394	207.897.080
AUMENTO LÍQUIDO DE CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	4	4.498.693	3.016.302
Caixa e equivalentes de caixa no início do período		36.618.963	33.602.661
Caixa e equivalentes de caixa ao fim do período		41.117.656	36.618.963

(As notas explicativas integram o conjunto das demonstrações contábeis)

**DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO
EM 31 DE DEZEMBRO
(Valores expressos em Reais)**

	2010	2009
RECEITAS		
Receita de transporte metroviário	70.089.401	58.529.217
Receita de aluguéis, arrendamentos e concessões	2.327.276	1.902.183
Outras receitas e despesas (líquidas)	674.233	3.324
Reversão provisões trabalhistas e cíveis	(52.701.365)	83.454
Reversão provisões fiscais	-	78.099.372
	20.389.545	138.617.550
INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS		
Materiais consumidos	(8.051.803)	(6.171.123)
Energia, serviços de terceiros, outras despesas operacionais	(51.110.067)	(45.417.054)
	(59.161.870)	(51.588.177)
VALOR ADICIONADO BRUTO	(38.772.325)	87.029.373
Depreciação e amortização	(12.196.926)	(12.958.636)
VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA ENTIDADE	(50.969.251)	74.070.737
VALOR ADICIONADO RECEBIDO EM TRANSFERÊNCIA		
Subvenções para custeio	112.182.857	96.923.178
Receitas financeiras	4.401.320	4.325.856
	116.584.177	101.249.034
VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR	65.614.926	175.319.771
DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO	65.614.926	175.319.771
Pessoal e encargos		
Remuneração direta	63.823.600	53.697.240
Benefícios	11.001.552	10.043.107
FGTS	6.191.674	6.569.255
	81.016.826	70.309.602
Impostos, taxas e contribuições		
Federais	20.772.063	16.596.976
Estaduais	1.702.681	1.497.598
Municipais	309.351	236.247
	22.784.095	18.330.821
Remuneração de capitais de terceiros		
Juros	31.895	113.828
Aluguéis	675.267	776.399
	707.162	890.227
Juros sobre adiantamento de capital	32.025.230	7.254.432
Prejuízo/Lucro retidos	(70.918.387)	78.534.689

(As notas explicativas integram o conjunto das demonstrações contábeis)

**DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO ABRANGENTE
EM 31 DE DEZEMBRO
(Valores expressos em Reais)**

	2010 R\$	2009 R\$
LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(70.918.387)	78.534.689
Depreciação do custo atribuído	4.118.207	-
TOTAL DO RESULTADO ABRANGENTE DO EXERCÍCIO	(66.800.180)	78.534.689

(As notas explicativas integram o conjunto das demonstrações contábeis)

**NOTAS EXPLICATIVAS DA DIRETORIA ÀS DEMONSTRAÇÕES
CONTÁBEIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2010 E 2009
(Valores expressos em Reais)**

1. CONTEXTO OPERACIONAL

A TRENSURB é uma sociedade de economia mista, de capital fechado, com sede em Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, tendo como acionista controlador a União Federal, estando vinculada ao Ministério das Cidades, tendo por objeto:

- planejamento, implantação e exploração de serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul;
- desenvolvimento e implementação de atividades conexas ou complementares às descritas na alínea anterior.

2. APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

2.1 As demonstrações contábeis foram elaboradas de acordo com as Práticas Contábeis Brasileiras, que abrangem a legislação societária brasileira, os Pronunciamentos, as Interpretações e as Orientações emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), em consonância com as normas internacionais de contabilidade, aprovadas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) em vigor até a data de conclusão das demonstrações contábeis.

2.2 O Pronunciamento Técnico 43 - Adoção Inicial dos Pronunciamentos Técnicos CPC 15 a 40 estabelece que o processo de convergência às normas internacionais de contabilidade ocorrerá em duas etapas. A primeira etapa, ocorrida em 2008, com a edição de Pronunciamentos Técnicos do CPC, culminando com o Pronunciamento Técnico CPC 13 - Adoção Inicial da Lei nº 11.638/07 e Medida Provisória nº 449/08, foi implementada pela Sociedade na adoção de suas práticas contábeis. A segunda etapa, realizada durante 2009, com a edição dos Pronunciamentos Técnicos CPC 15 a 40 (com exceção do CPC 34) e Interpretações diversas, foi implementada em 2010. Conseqüentemente, o ano de 2009 foi regido pelas normas da primeira etapa, que não foram adotadas de maneira antecipada na forma prevista pelas Resoluções do Conselho Federal de Contabilidade que aprovaram tais normas.

De acordo com decisão da Administração da Companhia, as demonstrações contábeis e financeiras foram preparadas considerando o custo histórico como base de valor e ajustadas para refletir o "custo atribuído" de alguns itens do imobilizado a partir da data de 01/01/2010, sendo à base de transição para IFRS/CPCs, e ativos e passivos financeiros mensurados ao valor justo contra o resultado do exercício.

2.3 A autorização para conclusão das demonstrações contábeis foi aprovada pela Diretoria Executiva em 28 de fevereiro de 2011.

3. RESUMO DAS PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

As principais práticas adotadas para reconhecimento e mensuração de elementos do patrimônio e do resultado são as seguintes:

a) Apuração do resultado do exercício

O resultado é apropriado com base no regime de competência, sendo as receitas da prestação de serviço de transporte reconhecidas quando da venda das passagens; as Subvenções do Tesouro Nacional recebidas são reconhecidas no resultado quando os recursos são disponibilizados pela Secretaria do Tesouro Nacional para pagamento de despesas de pessoal e custeio devidamente empenhadas. Os custos dos serviços prestados envolvem custo de pessoal e encargos, depreciação e amortização, custo de energia elétrica de tração e serviços ligados à atividade de operação, manutenção e de sistemas metroviários.

b) Caixa e equivalentes de caixa

Representam valores em caixa, valores em trânsito oriundos de arrecadação e depósitos a liberar e aplicações de liquidez imediata, prontamente conversível, com baixo risco de variação no valor de mercado, avaliadas pelo custo acrescido de rendimentos no período.

c) Créditos

São avaliados pelo seu custo de aquisição ou valor de emissão ajustado ao valor provável de realização, quando aplicável.

d) Estoques

Os estoques de materiais de manutenção, consumo e bilhetes foram avaliados ao custo médio de aquisição, cujos valores não superam os de mercado.

e) Investimentos em participações societárias

Os investimentos em outras sociedades estão avaliados ao custo de aquisição, que não superam o seu valor de mercado.

f) Imobilizado e Intangível

São registrados pelo custo de aquisição, corrigido monetariamente até 31/12/95, ajustado pela depreciação e amortização calculado pelo método linear a taxas estabelecidas em função do tempo de vida útil econômica estimada, não havendo indícios de que o valor contábil supere o valor recuperável por uso ou por venda.

Os ativos intangíveis com vida útil indefinida não são amortizados.

A administração definiu não determinar valores residuais, visto que os bens são de características próprias para atender as necessidades da empresa e que no final de sua vida útil não teriam qualquer valor comercial.

g) Ajuste a valor presente

As operações de longo prazo e de curto prazo existentes não exigiram ajustes a valor presente, pela natureza e características das operações da Sociedade, conforme disposto no CPC 12 - Ajuste a Valor Presente.

h) Provisão para contingências

As provisões para riscos trabalhistas e cíveis são reconhecidas nas demonstrações contábeis tendo como base as melhores estimativas de risco envolvido e são constituídas em montantes considerados suficientes pela administração para cobrir perdas prováveis sendo atualizadas até as datas do Balanço, observada a natureza de cada contingência e apoiada nas informações da Gerência Jurídica desta Companhia.

i) Estimativas Contábeis

A elaboração das demonstrações contábeis e financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil requer que a Administração use de julgamento na determinação e registro de estimativas contábeis críticas. Ativos e passivos significativos sujeitos a essas estimativas e premissas incluem as provisões no valor recuperável de direitos e provisões para contingências. A liquidação das transações envolvendo essas estimativas poderá resultar em valores diferentes dos estimados, devido à incerteza inerente ao processo de sua determinação.

4. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

	2010	2009
Caixa	8.200	8.200
Valores em trânsito	481.624	560.476
Aplicações de liquidez imediata	40.627.832	36.050.287
	41.117.656	36.618.963

a) Caixa e equivalentes de caixa

Além dos numerários em espécie e valores em trânsito oriundos de arrecadações e depósitos a liberar, são considerados como equivalentes de caixa aplicações financeiras de liquidez imediata, prontamente conversível, com baixo risco de variação no valor de mercado e que não possuem restrições para sua utilização, avaliadas pelo custo acrescido de rendimentos no período.

b) Valores não disponíveis para uso

Os Depósitos Judiciais sobre Aplicação Financeira de R\$ 46.607 (R\$ 794.445 em 2009) correspondem a valores não disponíveis para uso da Sociedade por conta de bloqueio judicial para fazer garantia para processos trabalhistas.

5. SUBVENÇÕES - SIAFI - CONTA COM VINCULAÇÃO DE PAGAMENTO

Registra o valor do limite de saque da Conta Única do Tesouro Nacional, estabelecido pelo órgão central de programação financeira, para atender despesas, com vinculação de pagamento, previstas no orçamento, por fonte de recursos.

6. ADIANTAMENTO DE FÉRIAS E PARCELAMENTO DE DÉBITO DE EMPREGADOS

	2010		2009	
	Circulante	Não Circulante	Circulante	Não Circulante
Adiantamento de férias	2.250.109		2.355.407	
Adiantamento por insuficiência de saldo, benefícios e outros	166.186		183.855	
(-) Provisão para valor realizável	(86.639)		(96.465)	
Parcelamento de débitos de empregados	275.455	1.784.245	347.722	1.949.882
(-) Provisão para valor realizável	(18.082)	(335.591)	(22.867)	(333.667)
	2.587.029	1.448.654	2.767.652	1.616.215

a) Adiantamento de férias, Adiantamento por insuficiência de saldo, benefícios e outros

Além dos adiantamentos de férias, os Adiantamentos a empregados constituem valores pagos por benefícios estipulados em acordo coletivo, onde os descontos ficam pendentes em consequência de afastamentos legais e/ou benefícios previdenciários; sendo tais valores ajustados por provisão para cobrir possíveis perdas na realização dos mesmos, conforme critérios estabelecidos pela área de recursos humanos.

b) Parcelamento de débito de empregados

Em decorrência das características dos Planos de Saúde pós-pago, existentes até 31/10/2008, o custo da assistência médica era suportado integralmente pela TRENSURB, inclusive a parcela destinada ao empregado, sendo ressarcida pelos mesmos, em percentuais definidos em acordo coletivo, mediante desconto mensal em folha, limitado ao máximo de 20% do salário-base, acumulando, dessa forma, débitos de empregados para com a Sociedade. Considerando a relevância dos valores registrados por empregado e os limites de desconto mensal permitidos, a área de recursos humanos elaborou a estimativa do montante a ser recebido no ativo circulante (R\$ 275.455) e não circulante (R\$ 1.784.245), ajustado por provisão quando a probabilidade de realização é considerada remota ou possível.

7. ESTOQUES

	2010	2009
Estoques de materiais de consumo e bilhetes		
Materiais de manutenção de TUES e veículos	3.383.625	2.987.980
Material da via permanente	1.014.360	486.717
Sistemas operacionais	1.426.460	1.455.792
Peças e acessórios de equipamentos	804.100	1.273.302
Materiais de expediente e administrativos	421.888	346.072
Bilhetes	426.738	477.207
	7.477.171	7.027.070

8. IMOBILIZADO

Contas	Custo Corrigido	Depreciação Acumulada	Valor líquido 2010	Tx média deprec. (%a.a)	Valor líquido 2009	Taxa deprec. (%a.a)
Terrenos	17.020.179	-	17.020.179	-	14.201.426	-
Edificações, estações e depósitos	86.469.890	(28.284.439)	58.185.451	4	60.004.514	2
Obras de arte (passarelas e viadutos)	128.745.489	(40.079.467)	88.666.022	3	91.088.064	2
Via permanente	112.715.947	(34.529.714)	78.186.233	3	54.944.953	2 a 5
Sistemas operacionais	67.512.275	(40.766.018)	26.746.257	9	11.014.967	4 a 10
Veículos ferroviários	122.319.061	(65.810.126)	56.508.935	5	13.283.781	3
Veículos rodoviários	1.230.732	(1.070.266)	160.466	33	189.713	20
Equip. processamento de dados	6.419.395	(4.859.825)	1.559.571	22	1.371.645	20
Equip., máquinas e instrumentos	27.728.909	(16.431.939)	11.296.970	13	4.004.852	10
Instalações	1.619.348	(1.397.876)	221.473	11	174.185	10
Móveis e utensílios	3.987.191	(2.444.544)	1.542.647	10	1.329.363	10
Beneficentários em bens de terceiros	13.587.234	(5.289.148)	8.298.086	17	8.750.146	10
Imobilizado em curso	628.427.965	-	628.427.965	-	326.873.891	-
Importações em andamento	63.040	-	63.040	-	-	-
Almoxarifado de bens imobilizados	3.567.297	-	3.567.297	-	3.567.297	-
	1.221.413.953	(240.963.363)	980.450.590		590.798.797	

a) A companhia realizou, através de laudo técnico, a revisão do ativo imobilizado com a finalidade de atribuição de novo custo (mais valia) em acordo com as normas e diretrizes da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, IBAPE - Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia, Lei nº 11.638/07 e Medida Provisória nº 449/08, Pronunciamento Técnico CPC 27 e Interpretação Técnica ICPC 10 e para determinação da vida útil econômica dos bens do ativo imobilizado.

Face à adequação da legislação brasileira às Normas Internacionais de Contabilidade - IAS 16 e o Pronunciamento Técnico CPC 27 e sua Interpretação Técnica ICPC 10, foi adotada como data base 31 de dezembro de 2009 para realização dos trabalhos.

No exercício de 2010, a Administração da Companhia procedeu a revisão de alguns itens do imobilizado considerando o custo histórico como base de valor e ajustadas para refletir o "custo atribuído", a partir de 01/01/2010, cujos efeitos dessa mudança foram registrados de forma prospectiva, gerando um o valor de R\$ 95.584.173, conforme quadro abaixo, no ativo não circulante imobilizado e de R\$ 63.085.555, líquido dos efeitos tributários de R\$ 32.498.618 no patrimônio líquido.

Ainda, no exercício de 2010, a Administração da Companhia procedeu a revisão da vida útil de itens do ativo imobilizado, identificando a adoção de novos prazos de vida útil para determinadas categorias de ativos. Por se tratar de uma mudança de estimativa contábil, os efeitos dessa mudança foram registrados de forma prospectiva a partir de 1º de janeiro de 2010. Esse movimento representou um alargamento e uma diminuição, dependendo do caso, no prazo de vida útil em relação aos praticados até 2009, gerando uma redução na despesa de depreciação de R\$ 4.747.051 para o período encerrado em 31 de dezembro de 2010.

Quanto à comparabilidade com o exercício de 2009 não foi feita a reapresentação dos valores contemplando a vida útil econômica, pois constatou-se que não teria variação relevante em relação ao registrado no exercício de 2010, considerando que a movimentação deste grupo foi principalmente no Imobilizado em Curso, que não gera depreciação, ou seja, em 2009 o efeito seria próximo ao apresentado no parágrafo anterior.

Grupo	Mais Valia	Deprec. Ano
Superestrutura	25.383.219	746.565
Alimentação de Energia	12.938.875	517.555
Comando Centralizado	350.000	14.000
Rede Aérea de Tração	2.791.433	111.657
Sinalização Equipamentos Campo	349.394	13.976
Trens Unidades Elétricas	43.857.716	1.827.405
Material Rodante Auxiliar	1.836.186	91.809
Escadas Rolantes	5.124.781	512.478
Equipamentos Conservação e Manutenção	2.662.497	253.754
Outros Equipamentos e Máquinas	183.204	18.320
Aparelhos e Instrumentos Científicos	106.869	10.687
	95.584.173	4.118.207

b) Os principais investimentos em ativo imobilizado durante o exercício de 2010 são referentes às obras de extensão do Trecho Norte da Linha 1, entre os municípios de São Leopoldo e Novo Hamburgo registradas na conta Imobilizado em curso.

c) O valor dos bens do ativo imobilizado dados em penhora ou em garantia em causas trabalhistas corresponde a R\$ 185.008.294 (R\$ 126.112.253 em 2009).

d) Os ativos imobilizados estão cobertos por seguro contra incêndio, danos elétricos, vendaval e roubo. O tipo de cobertura e a extensão dos bens cobertos por seguro são determinados em função do valor e do grau de risco envolvidos, perfazendo um valor segurado de R\$ 45.459.890.

9. INTANGÍVEL

a) Os ativos intangíveis com vida útil indefinida correspondem ao direito de uso concedido pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre para utilização pela Sociedade e sua viabilidade operacional quando da constituição da TRENURB, não sofrendo amortização, nem perda pelo valor recuperável.

b) Os ativos intangíveis com vida útil definida estão avaliados ao custo de aquisição, amortizados pelo método linear ao longo de sua vida útil estimada, que não superam o seu valor recuperável por uso ou venda.

c) Nenhum dos ativos intangíveis foi gerado internamente.

Contas	Custo Corrigido	Amortização Acumulada	Valor líquido		Taxa anual amortização (%)
			2010	2009	
Direito de uso de imóveis	1.374.204	-	1.374.204	1.374.204	Vida útil indefinida
Direito de uso de telefones	1.596	-	1.596	1.596	Vida útil indefinida
Marcas e patentes	4.872	(1.703)	3.169	3.637	10
Softwares	1.721.335	(1.312.598)	408.737	525.360	5
Outras despesas de informática	26.000	(14.948)	11.052	13.652	10
	3.128.007	(1.329.249)	1.798.758	1.918.449	

10. IMPOSTOS E TAXAS A RECOLHER

O acréscimo em 2010 neste grupo refere-se principalmente a retenção de impostos incidentes sobre as faturas de empreiteiras do Consórcio que realiza a Construção do Trecho São Leopoldo/Novo Hamburgo.

11. CONTRIBUIÇÕES SOCIAIS A RECOLHER

O acréscimo em 2010 neste grupo refere-se principalmente à incidência de retenção sobre as faturas de empreiteiras do Consórcio que realiza a Construção do Trecho São Leopoldo/Novo Hamburgo.

12. CREDORES POR CONVÊNIO

O valor de R\$ 1.226.283 que integra o montante deste grupo refere-se ao Termo de Compromisso entre a TRENURB/PREFEITURA DE SÃO LEOPOLDO/MINISTÉRIO DAS CIDADES, firmado em 2009, que trata de repasse ao município para reassentamento de famílias que habitam em condições precárias de moradia no leito da via de construção da linha do Metrô referente ao Trecho São Leopoldo/Novo Hamburgo, conforme autorização do Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento – CGPAC.

13. PARCELAMENTO DE CONTRIBUIÇÕES PREVIDENCIÁRIAS

Refere-se ao parcelamento de contribuições previdenciárias junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil. Em 30/11/2009, o saldo do parcelamento foi migrado ao Parcelamento estabelecido pela Lei nº 11.941/2009, aguardando fase de consolidação, para utilização de prejuízos fiscais e bases negativas para redução de encargos, na forma prevista na legislação tributária.

14. PROVISÃO PARA CONTINGÊNCIAS

a) Provisão para contingências trabalhistas

A provisão constituída para ações trabalhistas, vencíveis em curto prazo, compõe-se de R\$ 79.151.896 (R\$ 91.163.065 em 2009), para ações de empregados e de R\$ 703.955 (R\$ 294.084 em 2009), para ações de empregados de empresas terceirizadas, e a partir de 2010 foi registrado no longo prazo o valor de R\$ 53.051.951, para ações de empregados, cuja probabilidade de perda, segundo a área jurídica da Sociedade, é considerada provável.

A movimentação das provisões trabalhistas em 2010 e 2009 está composta como segue:

	2010		2009	
	Circulante		Circulante	
Saldo em 1.º de janeiro	91.163.065		111.683.312	
(+) Provisões	4.955.843		-	
(-) Pagamentos	(16.263.057)		(20.408.552)	
(-) Reversões	-		(111.695)	
Saldo em 31 de dezembro	79.855.851		91.163.065	
	Não Circulante		Não Circulante	
Saldo em 1.º de janeiro	-		-	
(+) Provisões	53.051.951		-	
(-) Pagamentos	-		-	
(-) Reversões	-		-	
Saldo em 31 de dezembro	53.051.951		-	
Total Provisionado	132.907.802		91.163.065	

b) Provisão para contingências cíveis

Foi realizada a contabilização da reversão do montante provisionado conforme orientação da Gerência Jurídica através da CI GEJUR -1196 de 20/10/2010, tendo em vista recente decisão da Justiça Federal, quando do julgamento das ações 2007.71.00.04635-0 e 2007.71.00.046434-9, interpostas pela CONTINENTAL RODOVIAS S/A contra a TRENURB, publicadas no dia 15/09/2010, cujas Sentenças da Juíza de 1º Grau são pela improcedência de ambas as ações, faz-se necessária nova adequação da provisão orçamentária para aquelas ações. Ainda que das decisões acima caibam recursos, é inviável a estimativa de valor para registro orçamentário e financeiro de provisionamento. Desta forma, entendemos que a classificação destas ações é considerada remota.

c) Provisão para contingências fiscais

Durante o exercício de 2009, em face do Parecer oriundo da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) (PGFN/CAT/2501/2008 – Proc. Administrativo 8000.0017773/2008-16) pronunciando-se contrariamente à exigência do crédito tributário pela RFB, favorável à TRENURB, foi suspensa a atualização da Provisão. No final de 2009, considerando o Parecer PGFN/CAT/249/2008, que praticamente anulou o Parecer anterior, bem como o Parecer do escritório Lippert que estabeleceu como remota a possibilidade de perda por parte da Trensurb, o valor de R\$ 78.099.372 foi completamente revertido, contribuindo, assim, substancialmente para o Lucro Contábil existente no exercício.

15. PLANO DE PREVIDÊNCIA E PENSÃO A EMPREGADOS

a) Descrição Geral do Plano

A empresa é patrocinadora do Plano de Benefícios denominado TRENURB PREV, administrado pela BB Previdência - Fundo de Pensão do Banco do Brasil (BB Previdência), na modalidade de Contribuição Variável, que assegura benefícios a seus participantes (empregados) por ocasião de aposentadoria, entrada em invalidez e morte.

Nessa modalidade, que conjuga características de Contribuição Definida e Benefício Definido, o plano é Contribuição Definida enquanto o participante (empregado) é ativo e torna-se um Benefício Definido quando da concessão de um benefício.

Na fase ativa o plano não traz qualquer risco de desequilíbrio. Quando da concessão do benefício, cujo valor é calculado com base no saldo de conta formada pelas contribuições patronais e individuais em favor do participante, o plano passa a ter risco, pois há a opção de renda vitalícia. O benefício é calculado com base em premissas atuariais (estabelecidas abaixo) e caso essas premissas não se concretizem (o assistido tenha uma sobrevida maior do que o esperado, por exemplo) pode haver um desequilíbrio no plano.

b) Principais Premissas Utilizadas na Avaliação Atuarial

PREMISSAS ATUARIAIS	
Taxa de Juros Atuariais	6% a.a.
Taxa de Crescimento Salarial	zero
Indexador de Reajuste dos Benefícios do Plano	INPC
Tábua de Mortalidade Válidos	AT 83 M
Tábua de Mortalidade Inválidos	Ex-IAPC
Tábua de Entra em Invalidez	Hunter Conjugada com Álvaro Vindas

c) Conciliação Valor Presente (Obrigações Atuariais) e Ativos Líquidos do Plano

Em relação ao valor presente das obrigações atuariais do Plano e de seus ativos para cobertura dessas obrigações assumidas, os valores são:

	2010	2009
Passivos Atuariais (Valor Presente)		
Benefícios Concedidos	13.816.539	12.573.326
Benefícios a Conceder	12.527.545	10.281.245
	26.344.084	22.854.571
Ativos Líquidos		
Benefício Definido	2.514.696	2.086.738
Contribuição Definida	22.713.972	18.930.611
	25.228.668	21.017.349
Custo do Serviço Passado	2.459.004	2.902.836
Superávit Atuarial e Reserva Especial	196.703	1.065.614

d) Política contábil para reconhecimento de ganhos e perdas atuariais

Os ganhos e perdas atuariais compreendem às diferenças entre as premissas atuariais adotadas e o que ocorreu efetivamente. São contabilizadas através de reconhecimento de déficit ou superávit no Plano. Quando da ocorrência de déficit, este deve ser equacionado por meio de contribuições extraordinárias dos participantes e da patrocinadora, conforme disposições da Lei Complementar n.º 109/2001 e Resolução CGPC n.º 26/2008. O superávit verificado é reconhecido como reserva de contingência do plano, até o limite de 25% das Reservas Matemáticas. O que superar esse limite é alocado como Reserva Especial, que poderá ser utilizada para melhorias no Plano de Benefícios e/ou redução do Plano de Custeio, respeitadas as condições impostas pela Lei Complementar n.º 109/2001 e Resolução CGPC n.º 26/2008. O passivo da patrocinadora corresponde a R\$ 2.469.254 em 31/12/2010 (1.621.167 – parcela circulante e 848.087 – parcela não circulante) e R\$ 3.863.618 em 31/12/2009 (1.704.157 – parcela circulante e 2.159.461 – parcela não circulante).

16. PATRIMÔNIO LÍQUIDO

a) Capital Social

O capital social, em 31/12/2010, está representado por 2.281.533.509 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal, pertencentes integralmente a acionistas domiciliados no País. Em 03/12/2010, a Assembléia Geral Extraordinária aprovou a proposta de aumento de capital apresentada pelo Conselho de Administração, no montante de R\$ 215.151.512, oriundo das reservas de capital (vide letra b), corrigido até 31/12/2009. A composição acionária fica assim representada:

Composição Acionária em Acionista	2010		2009	
	Quantidade	%	Quantidade	%
União Federal	2.273.074.223	99	1.387.116.806	99
Estado do Rio Grande do Sul	6.543.949	0	6.543.949	0
Município de Porto Alegre	1.915.337	0	1.915.337	0
Total	2.281.533.509	100	1.395.576.092	100

b) Adiantamentos para aumento de capital

Corresponde aos recursos recebidos da União para investimento e futuro aumento do Capital Social. Esses recursos são acrescidos dos valores de atualização financeira, pela taxa SELIC, conforme art. 2.º Dec. nº 2.673 de 16/07/98, até sua efetiva incorporação ao capital social. O resultado dessa atualização foi levado à conta despesas financeiras.

17. IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL

Refere-se ao valor do Imposto de Renda (IRPJ) e Contribuição Social (CSLL) correntes, apurados com base no lucro real anual, recolhidos mensalmente por estimativa, compensados quando do vencimento previsto na legislação tributária para o ajuste anual. Embora existam prejuízos fiscais operacionais de R\$ 136.649.806 (R\$ 121.673.815 em 2009) e bases negativas de CSLL de R\$ 154.284.869 (R\$ 139.097.782 em 2009), não há probabilidade de lucros tributáveis futuros que permitam registrar, total ou parcialmente, ativos fiscais diferidos.

Conciliação dos valores correntes	2010		2009	
	IRPJ	CSLL	IRPJ	CSLL
Resultado antes do IRPJ e CSLL	(70.918.387)	(70.918.387)	78.534.689	78.534.689
Adições	493.624.295	493.624.893	235.214.200	237.850.702
Exclusões	(457.767.351)	(455.342.542)	(333.834.341)	(333.834.341)
Compensação de Prejuízos Fiscais	-	-	-	-
Base de Cálculo (Prejuízo Fiscal/Base Negativa)	(35.061.443)	(32.636.036)	(20.085.452)	(17.448.950)
Aliquotas	-	-	-	-
Incentivos fiscais (PAT)	-	-	-	-
IRPJ e CSLL Social Correntes	-	-	-	-
IRPJ e CSLL pagos p/antecipação ou estimativa	2.287	480	757.244	240
IRPJ e CSLL a compensar (líquido)	3.062.009	192.345	2.101.053	177.155

18. OUTRAS RECEITAS E DESPESAS OPERACIONAIS

As receitas no valor de R\$ 721.528 (19.716 em 2009) referem-se à realização de Leilão de Sucatas e Venda de Editais e a despesa no valor R\$ 47.295 (R\$ 16.392 em 2009) corresponde a custo de baixa de ativo imobilizado.

19. CONCILIAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS COM BASE NA LEI Nº 6.404/76 E LEI Nº 4.320/64 - SIAFI

A TRENURB é uma sociedade de economia mista sujeita às disposições da Lei nº 6.404/76 para fins contábeis e societários. Segundo a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), a Sociedade é considerada também estatal dependente, vinculada ao Ministério das Cidades, que, por determinação legal, utiliza o Sistema de Administração Financeira Federal (SIAFI), modalidade total, para registro de toda sua execução orçamentária, financeira e patrimonial.

A escrituração contábil segundo a Lei nº 6.404/76 não contempla todas as necessidades de registro que a Lei nº 4.320/64 exige, seja em nomenclatura, em função de conta, entre circulante e não circulante, bem como em função dos Recursos a Receber e/ou Recursos Diferidos e registro de Restos a Pagar Não Processados referente orçamento do exercício findo.

No quadro abaixo, demonstra-se os valores do exercício de 2010 que compõem a forma de contabilização em cada uma das leis mencionadas, esclarecendo a origem das diferenças apontadas, sendo que tais diferenças de valores referem-se a registros e apropriações necessárias para atender a cada uma das referidas Leis.

As diferenças apontadas em alguns casos referem-se ao pouco tempo disponível para os registros de ajustes contábeis disponibilizados pelos órgãos superiores para fechamento da contabilidade pública, até o dia 07.01.2011, que tem por base o sistema SIAFI, enquanto a contabilidade societária permite uma flexibilidade

maior nos prazos de fechamento.

ATIVO		Lei 6.404/76	Lei 4.320/64	Diferenças
Circulante	Nota a	73.659.037	75.579.672	(1.920.635)
Não Circulante	a	13.821.650	11.901.015	1.920.635
Investimento		23.371	23.371	0
Imobilizado	b/c	980.450.590	884.941.646	95.508.944
Intangível	c	1.798.758	1.815.764	(17.006)
Total do Ativo		1.069.753.406	974.261.468	95.491.938
PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO		Lei 6.404/76	Lei 4.320/64	Diferenças
Circulante	c	107.143.059	89.050.361	18.092.698
Não Circulante		85.440.313	68.285.953	17.154.360
Prov. Passivo Trabalhista	c	53.051.951	66.996.020	(13.944.069)
Entidades Credoras		1.289.933	1.289.933	0
IR/CS ajuste mais valia	b	31.098.429	0	31.098.429
Patrimônio Líquido		877.170.034	816.925.154	60.244.880
Capital		699.092.193	699.092.193	0
Reserva de Capital	c	329.540.624	329.637.412	(96.789)
Ajuste Avaliação Patrimonial	b	60.367.538	0	60.367.538
Lucros/Prejuízos Acumulados	c	(215.948.528)	(211.804.452)	(4.144.076)
Depreciação Realização mais valia	b	4.118.207	0	4.118.207
Total do Passivo e Patrimônio Líquido		1.069.753.406	974.261.468	95.491.938

a) A diferença entre o Ativo Circulante e Não Circulante valor de R\$ 1.920.635 ocorre em função da classificação entre estes grupos, pois não há no Realizável à Longo Prazo, no SIAFI, contas cujas naturezas sejam aplicáveis às operações realizadas conforme a Lei nº 6.404/76.

b) A Empresa realizou a revisão do ativo imobilizado com a finalidade de atribuição de novo custo (mais valia) conforme Nota Explicativa nº 8. Considerando o curto prazo para registro no SIAFI o reflexo deste trabalho demonstrado no quadro acima através das notas identificadas com letra b/c não pode ser registrado no SIAFI,

sendo que seu registro será efetuado em 2011. Da diferença apontada no Imobilizado de R\$ 95.508.944 o valor de R\$ 75.229 refere-se a ajuste da depreciação normal do mês de dezembro/2010 e tendo como contrapartida o Resultado do exercício e o valor de R\$ 95.584.173 refere-se aos registros do custo atribuído (mais Valia) do Imobilizado tendo como contrapartida o reflexo no Patrimônio Líquido – Ajuste de Avaliação Patrimonial – R\$ 60.367.537, Depreciação Realização Mais Valia – R\$ 4.118.207 e no Passivo não Circulante o valor de R\$ 31.098.429.

c) No quadro acima as Notas identificadas com a Letra "c" correspondem a ajustes de lançamentos efetuados após o encerramento do prazo de registro no SIAFI o que representa uma diferença no Resultado do Exercício R\$ (4.144.076), da diferença apontada no Imobilizado de R\$ 95.508.944 somente o valor de R\$ 75.229 refere-se a ajuste da depreciação normal do mês de dezembro/2010 e tendo como contrapartida o Resultado do exercício.

20. REMUNERAÇÃO DE ADMINISTRADORES E EMPREGADOS

As remunerações pagas a administradores e a empregados no exercício foram as seguintes:

Remuneração	Maior	Menor	Média
Administradores	19.618	3.412	-
Empregados	10.070	981	2.162

Porto Alegre, 31 de dezembro de 2010.

MARCO ARILDO PRATES DA CUNHA

Diretor Presidente
CPF 031.320-██

NEY MICHELUCCI RODRIGUES

Diretor de Administração e Finanças
CPF 646.270-██

PAULO RENATO DA ROSA AMARAL

Diretor de Operações
CPF 968.760-██

ELIANI DA SILVA MEDEIROS PEREIRA

Contadora CRC/RS 35423
CPF 321.780-██

JAIR BERNARDO CORRÊA

Gerente de Contabilidade e Patrimônio
Administrador - CRA-RS Nº 26.610
CPF 204.900-██

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DE 31 DE DEZEMBRO DE 2010

Eldorado do Sul, 28 de fevereiro de 2011.

Ilmos. Srs.

Diretores e Acionistas de

EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S/A - TRENSURB

Porto Alegre - RS

Examinamos as demonstrações contábeis da EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S/A - TRENSURB, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2010 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, assim como o resumo das principais práticas contábeis e demais notas explicativas.

Responsabilidade da administração sobre as demonstrações contábeis

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

Responsabilidade dos auditores independentes

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

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

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

Opinião

Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas apresentam adequadamente, em todos os

aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S/A - TRENSURB em 31 de dezembro de 2010, o resultado de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Ênfase

Conforme nota explicativa 8, a empresa efetuou a revisão do ativo imobilizado com a finalidade de atribuir novo valor aos antigos bens e determinar a respectiva vida útil econômica destes e de todos os bens do ativo imobilizado, conforme laudo técnico, em consonância com o Pronunciamento Técnico CPC 37. Entretanto, não procedeu aos ajustes nas demonstrações contábeis relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2009, para fins de comparabilidade, como requer a Interpretação Técnica ICPC 10.

Outros assuntos

Demonstrações do valor adicionado

Examinamos, também, a demonstração do valor adicionado (DVA), referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2010, cuja apresentação é requerida pela legislação societária brasileira para companhias abertas. A administração da companhia decidiu apresentar essa demonstração como informação suplementar às IFRS e legislação brasileira, que não requerem a apresentação da DVA. Essa demonstração foi submetida aos mesmos procedimentos de auditoria descritos anteriormente e, em nossa opinião, está adequadamente apresentada, em todos os seus aspectos relevantes, em relação às demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

Auditoria dos valores correspondentes ao exercício anterior

Os valores correspondentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2009, apresentados para fins de comparação, foram anteriormente auditados por outros auditores independentes de acordo com as normas de auditoria vigentes por ocasião da emissão do relatório em 28 de janeiro de 2010, que não conteve nenhuma modificação.

HLB AUDILINK & CIA. AUDITORES

CRC/RS-003688/T/SP/F/RS

NÉLSON CÂMARA DA SILVA

CONTADOR CRC/RS/23584/T/SP/S/RS

PARECER DO CONSELHO FISCAL Nº 01/2011

O Conselho Fiscal da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A - TRENSURB, usando de suas atribuições legais e estatutárias, tendo em vista o Relatório da Administração, o Balanço Patrimonial, as Demonstrações do Resultado do Exercício, das Mutações do Patrimônio Líquido e dos Fluxos de Caixa, assim como as Notas Explicativas ao Balanço Patrimonial, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2010 e, considerando os Pareceres da HLB Audilink & Cia Auditores, Auditores Independentes, emitido em 28 de fevereiro de 2011, e da Auditoria Interna, emitido em 28 de janeiro de 2011, os quais adota, é de **Parecer** que os referidos documentos representam adequadamente a posição patrimonial e financeira da Empresa, naquela data, encontrando-se em condições de serem submetidos à apreciação da Assembléia Geral de Acionistas.

Porto Alegre, 17 de março de 2011

MAGDA OLIVEIRA DE MYRON CARDOSO

Presidente do Conselho Fiscal
CPF: 784.930-██

LUISA HELENA FREITAS DE SÁ CAVALCANTE

Conselheira
CPF: 949.583-██

JOSÉ JORGE DOS SANTOS PEREIRA

Conselheiro Suplente
CPF: 245.191-██

MÁRIO SÍLVIO MENDES NEGROMONTE

Presidente do Conselho de Administração

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO - REC-0003/2011 - 14/03/2011

APROVA RELATÓRIO ANUAL DE ADMINISTRAÇÃO E CONTAS DA DIRETORIA EXECUTIVA

O Conselho de Administração da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A - TRENSURB, no uso de suas atribuições legais e estatutárias,

RESOLVE:

Manifestar-se pela aprovação do Relatório Anual de Administração e das contas da sua Diretoria Executiva, constantes das Demonstrações Contábeis, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro de 2010.