

**Universidade de Brasília (UnB)**  
**Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FACE)**  
**Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais (CCA)**  
**Bacharelado em Ciências Contábeis**

**MARCELA MAIA DE ARAUJO ANES**

***IMPAIRMENT* E AS EMPRESAS BRASILEIRAS DE TRENS URBANOS E  
METROPOLITANOS: Características da Evidenciação Contábil**

**Brasília, DF.**  
**2013**

**MARCELA MAIA DE ARAUJO ANES**

***IMPAIRMENT E AS EMPRESAS BRASILEIRAS DE TRENS URBANOS E METROPOLITANOS:*** Características da Evidenciação Contábil

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora da Universidade de Brasília, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis sob a orientação do Professor Doutor César Augusto Tibúrcio Silva, sobre Contabilidade e Mercado Financeiro, na área de Teoria da Contábil.

**Brasília, DF.  
2013**

Professor Doutor Ivan Marques de Toledo  
Reitor da Universidade de Brasília

Professor Doutor Roberto de Goés Ellery Júnior  
Diretor da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade

Professor Mestre Wagner Rodrigues dos Santos  
Chefe do Departamento de Ciências Contábeis

Professora Mestre Rosane Maria Pio da Silva  
Coordenadora de Graduação do curso de Ciências Contábeis – diurno

Professor Doutor Bruno Vinícius Ramos Fernandes  
Coordenador de Graduação do curso de Ciências Contábeis – noturno

A542i Anes, Marcela Maia de Araujo

*Impairment* e as empresas brasileiras de trens urbanos e metropolitanos: características da evidenciação contábil. Marcela Maia de Araujo Anes. – 2013.  
44 f.; 30 cm

Trabalho de conclusão de curso – Universidade de Brasília, Distrito Federal, 2013.

Bibliografia: f. 41-43

Orientador: César Augusto Tibúrcio Silva.

1. *Impairment*. 2. Ativo imobilizado. 3. Notas Explicativas I Título.

CDU 656.0

**MARCELA MAIA DE ARAUJO ANES**

***IMPAIRMENT E AS EMPRESAS BRASILEIRAS DE TRENS URBANOS E METROPOLITANOS: Características da Evidenciação Contábil***

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora da Universidade de Brasília, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis sob a orientação do Professor Doutor César Augusto Tibúrcio Silva, sobre Contabilidade e Mercado Financeiro, na área de Teoria da Contábil.

Aprovado em 10 de Julho de 2013.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Doutor César Augusto Tibúrcio Silva  
Universidade de Brasília

---

Mestre Luciana Miyuki Ikuno

**Brasília, DF.  
2013.**

*Dedico este trabalho a meu Deus, meu marido, meus pais, irmãos e avós, por todo auxílio, força e amor que sempre recebi.*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a DEUS porque Ele é tudo para mim e sem Ele eu jamais teria chegado até aqui;

Agradeço ao meu marido, acima de tudo grande amigo, que me ajudou a cada instante com amor e paciência;

À minha incrível família, pelo apoio, auxílio e força que sempre recebi;

Aos meus grandes amigos pelo apoio e colaboração;

À Universidade de Brasília pelas oportunidades e experiências proporcionadas, bem como a seus funcionários e mestres;

Em especial ao Professor Orientador Doutor César Augusto Tibúrcio Silva pelo acompanhamento, auxílio e exemplo, pelos incentivos e pelo conhecimento que compartilhou;

À Mestre Luciana Miyuki Ikuno pelas colaborações e pela participação neste trabalho;

Às empresas TRENSURB, CBTU e METRÔ e a seus funcionários pela atenção disponibilizada e colaboração na pesquisa realizada;

E ao METRÔ-DF, empresa na qual trabalho, pelo conhecimento que tenho adquirido, pelas experiências proporcionadas e pelas informações disponibilizadas.

## RESUMO

Diante de significativas baixas contábeis em 2012 ocasionadas pelo teste de imparidade em grandes empresas, o assunto obteve notoriedade no mercado financeiro e no meio acadêmico. Por essa razão, surge este trabalho com o objetivo de investigar se as companhias de trens urbanos e metropolitanos do Brasil realizam e divulgam o *impairment* em suas demonstrações contábeis da maneira adequada, além de estabelecer quais são as características da evidenciação contábil e verificar a existência de alguma relação entre as informações divulgadas e as características dos profissionais que as produzem. Para isso, foram escolhidas cinco empresas do setor: CBTU, TRENSURB, CPTM, METRÔ e METRÔ-DF. Na pesquisa foram analisadas as Demonstrações Contábeis e os Relatórios de Administração das empresas desse setor, dos exercícios sociais de 2008 a 2012, bem como os questionários aplicados aos funcionários e ao departamento de contabilidade de cada entidade. Constatou-se que nos exercícios de 2008, 2009 e 2010 as empresas pouco comentavam ou não mencionavam sobre o teste. Em 2011 e 2012 o nível da informação evidenciada foi maior, já que a maioria das empresas fez ao menos menção ao procedimento, embora admitam que não haja indícios de perda de valor recuperável em seus ativos. Assim, há indícios de que o perfil profissional dos funcionários destas companhias relaciona-se com a qualidade das demonstrações contábeis elaboradas, uma vez que a TRENSURB evidencia melhor o *impairment* e seus funcionários possuem um perfil distinto das demais empresas.

**Palavras-chave:** *Impairment*. Ativo Imobilizado. Notas Explicativas.

## LISTA DE QUADROS, TABELAS E FIGURAS

Quadro 1	Empresas selecionadas para a pesquisa .....	16-17
Tabela 1	Proporção do Ativo Total e Imobilizado das Empresas no exercício 2012 .....	21
Figura 1	Ano de conclusão da formação técnica ou superior dos funcionários .....	33
Quadro 2	Composição do Ativo Imobilizado da TRENSURB .....	21
Tabela 2	Análise da idade e da experiência profissional dos pesquisados .....	29
Figura 2	Proporção de realização de cursos de atualização .....	34
Quadro 3	Notas Explicativas e Parecer dos Auditores Independentes que contemplam o <i>impairment</i> .....	23
Tabela 3	Composição quantitativa e por sexo dos pesquisados e relação com o Ativo Imobilizado .....	31
Quadro 4	Redução ao valor recuperável de ativos .....	25-26
Tabela 4	Nível de Formação dos Pesquisados .....	32



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	8
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	12
<b>3 PROCEDER METODOLÓGICO</b> .....	15
<b>3.1 A escolha das empresas pesquisadas</b> .....	15
<b>3.2 Captura e Análise das Demonstrações Contábeis</b> .....	18
<b>3.3 Aplicação de questionários aos funcionários das empresas</b> .....	19
<b>4 RESULTADOS E ANÁLISE</b> .....	21
<b>4.1 Composição do Ativo Imobilizado das companhias de transportes urbanos</b> .....	21
<b>4.2 Análise das informações apresentadas sobre o <i>impairment</i> nas demonstrações contábeis</b> .....	22
<b>4.3 Perfil profissional dos funcionários das companhias do setor de trens urbanos e metropolitanos</b> .....	27
<b>4.3.1 <i>Quantidade de funcionários e proporção de homens e mulheres</i></b> .....	28
<b>4.3.2 <i>Análise da idade e da experiência profissional dos pesquisados</i></b> .....	30
<b>4.3.3 <i>Análise do nível de formação profissional dos entrevistados</i></b> .....	31
<b>4.3.4 <i>Análise quanto ao ano de término do curso técnico ou graduação em Ciências Contábeis</i></b> .....	32
<b>4.3.5 <i>Análise da realização de cursos de atualização referente à Convergência das Normas Contábeis</i></b> .....	33
<b>4.3.6 <i>Procura por consultorias ou orientação profissional quanto à realização de <i>impairment</i></i></b> .....	34
<b>5 CONCLUSÃO</b> .....	36
<b>APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO AO DEPARTAMENTO</b> .....	39
<b>APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO INDIVIDUAL</b> .....	40
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	41

## 1 INTRODUÇÃO

Alguns anos após a alteração da Contabilidade Societária brasileira ocorrida em 2007 por meio da Lei nº 11.638, as demonstrações contábeis começam a revelar os efeitos destas mudanças no resultado das entidades para um procedimento em especial: o *impairment*.

O teste de recuperabilidade de um ativo consiste na comparação de seu valor recuperável, seja ele oriundo de seu uso ou de seu valor de mercado, com seu valor de registro (valor contábil), a fim de se verificar a existência ou não de desvalorização do ativo (IUDÍCIBUS ET AL, 2010).

O *impairment*, também chamado de teste de recuperabilidade de ativos ou teste de imparidade, ganha notoriedade e relevância depois que grandes empresas registraram em seus balanços do exercício 2012 baixas contábeis significativas. Merece destaque a VALE S.A. e a PETROBRAS (Petróleo Brasileiro S.A.), com amortizações na ordem de US\$ 4,023 bilhões e R\$ 281 milhões, respectivamente.

Além dessas duas grandes companhias, a abstenção de opinião dos auditores independentes ocasionada, dentre outros fatores, pela não realização do *impairment* para os ativos da TERRACAP (Companhia Imobiliária de Brasília) causou grande desconforto para a empresa quanto à divulgação das demonstrações contábeis. A ênfase no Parecer dos Auditores Independentes divulgado no Relatório de Atividades de 2012 refere-se ao registro do Estádio Nacional de Brasília e da Torre de TV Digital.

Essa nova perspectiva de registro pelo valor de mercado de ativos foi influenciada pela teoria moderna de finanças, conforme afirmam Niyama e Silva (2011). Apesar de as empresas se preocuparem em registrar seus ativos pelo custo histórico, “não importando há quanto tempo tenham sido adquiridos ou quanto valem hoje”, aos investidores e administradores interessa o valor de mercado da companhia e não apenas seu valor contábil (ROSS, WESTFIELD E JORDAN, 2000, p. 59).

“O verdadeiro valor de um ativo é seu valor de mercado, que é simplesmente a quantidade de caixa que receberíamos se realmente vendêssemos aquele ativo”, sendo “uma mera coincidência o valor real de mercado de um ativo ser idêntico ao valor contábil” (ROSS, WESTFIELD E JORDAN, 2000, p. 59).

Essa desvalorização verificada pelo teste de imparidade pode ocorrer, dentre outras razões, por: redução do valor de mercado desses ativos, mais do que o previsto; obsolescência

ou dano físico; mudanças no ambiente onde a empresa opera, com efeitos negativos sobre o ativo; e evidência de que o desempenho do ativo é ou será pior que o esperado.

Para o estudo do *impairment* foram escolhidas empresas do setor de trens urbanos e metropolitanos em virtude da importância e porte deste setor na economia desde o fim do século XX. Nesta época, o Brasil se viu obrigado a realizar vultosos investimentos no setor de infraestrutura, transportes e mobilidade humana, destacando-se o serviço de trens urbanos e metropolitanos, responsável pelo transporte de massas nas grandes capitais.

Além de sua essencialidade para o desenvolvimento e qualidade de vida da sociedade, as companhias que prestam esse serviço de transporte possuem algumas características peculiares, dentre elas: a propriedade destas companhias e a estrutura de capital são estatais na maioria das empresas; e a elevada proporção do ativo imobilizado sobre o ativo total.

Quando analisada a estrutura de capital dessas empresas observa-se grande relação com a função alocativa do Estado. Sua ocorrência deve-se à “insuficiência do setor privado em mobilizar recursos para o desenvolvimento de projetos de grande porte, principalmente nos setores de infraestrutura” e faz com que o próprio Estado assuma de maneira direta a produção do bem ou dos serviços prestados (GIAMBIAGI, 2008, p. 7). Segundo o autor, as causas apontadas para o desinteresse do setor privado por estas áreas relacionam-se ao montante significativo de recursos para o financiamento do projeto e o alto risco de investimento, o longo prazo de maturação do investimento e os preços subsidiados no momento da prestação do serviço.

Quanto à composição do imobilizado, tanto operacional quanto administrativo, há algumas características peculiares, tais como os valores monetários significativamente altos de registro destes bens, e sua consequente depreciação; além da própria composição destas contas, que serão detalhadas na Tabela 1 deste trabalho.

O ativo imobilizado operacional normalmente compreende: os veículos de transporte propriamente ditos (também chamados de trens unidade elétricos, sistema de material rodante, veículos ferroviários, dentre outros), os veículos auxiliares (para manutenção e suporte), a estrutura de via permanente, os túneis, viadutos e trincheiras, bem como estações e construções auxiliares, os sistemas de sinalização e controle, de bilhetagem e de telecomunicações, dentre outros.

Esse sistema de transporte exige constantes melhorias, atualizações e automações, a fim de se postergar que os equipamentos tornem-se obsoletos ou que a própria reposição de peças seja dificultada com o passar do tempo. E mesmo com constantes manutenções, sejam preventivas ou corretivas, nem sempre este objetivo é alcançado com êxito e eficiência.

Já no ativo imobilizado administrativo normalmente há computadores e equipamentos de processamento de dados, máquinas, mobiliário em geral, utensílios, almoxarifado, terrenos e edifícios não operacionais, dentre outros. Itens que podem ser testados mais facilmente, quando comparados aos ativos operacionais.

Dessa maneira, imagina-se que estes bens sejam submetidos ao teste de *impairment*, já que, segundo o pronunciamento técnico do CPC 01 - Redução do Valor Recuperável do Ativo (CPC, 2010), as empresas devem ser capazes de revelar a “evidência disponível de obsolescência ou de dano físico ao ativo” a cada exercício social. Estas informações devem ser suficientes para que se justificar a existência de indícios da necessidade de se realizar ou não o teste de imparidade destes ativos.

Sabe-se, contudo, que na prática o cálculo do *impairment* requer capacidade analítica e informações mais complexas sobre o mercado, os ativos e as atividades da empresa, principalmente para um grupo de imobilizado como o destas companhias.

Primeiro, porque para alguns desses ativos não há mercado ativo, uma vez que este é restrito e altamente especializado, sendo alguns bens adquiridos mediante encomenda personalizada, o que dificulta o cálculo do valor de mercado.

Além disso, na maioria das vezes, estes ativos são adquiridos mediante financiamentos subsidiados pelo Estado, com taxas inferiores às do mercado, o que dificulta o estabelecimento de uma taxa de desconto apropriada e suficiente para o cálculo de seu valor de uso. Entretanto, o CPC 01 (CPC, 2010) orienta que não existindo no mercado uma taxa própria, a empresa deverá estimá-la adequadamente. Esta dificuldade ainda pode ser potencializada quando a empresa tem dificuldades em identificar se o valor em uso destes bens será apurado individualmente ou em conjunto, sendo necessário admitir que constituam então uma unidade geradora de caixa.

A partir deste cenário surge o objetivo geral deste trabalho aqui apresentado: investigar se as companhias realizam e divulgam o *impairment* em suas demonstrações contábeis da maneira adequada. E neste contexto, estabelecer quais são as características da evidenciação contábil do *impairment* em empresas de trens urbanos e metropolitanos.

Essa proposta surge com base no trabalho já publicado “*Impairment* e o setor de energia elétrica: características da evidenciação contábil” (SALES, ANDRADE E IKUNO, 2012), no qual se investigou a evidenciação do teste de recuperabilidade no setor elétrico e sugeriu-se que a mesma pesquisa fosse realizada em outros setores econômicos.

Porém, após uma investigação prévia das informações divulgadas sobre o *impairment* no setor de trens urbanos e metropolitanos, verificou-se a necessidade de realizar um

levantamento sobre o perfil dos profissionais que elaboram as demonstrações contábeis nessas companhias. Sendo então proposto como objetivo específico da pesquisa a seguinte questão: existe alguma relação entre as informações divulgadas e as características dos profissionais que as produzem?

Assim, com base nas Demonstrações Contábeis e Relatório de Gestão ou Administração das empresas desse setor, para uma série de cinco exercícios sociais, 2008 a 2012, espera-se atingir os objetivos propostos da pesquisa. Será analisado se a evidenciação contábil disponibilizada por estas entidades do setor de trens urbanos e metropolitanos é adequada, e se os resultados obtidos guardam alguma relação com o perfil profissional dos funcionários do setor.

Este trabalho está dividido em quatro partes, além desta introdução, onde é apresentada a relevância do tema, o objetivo e as questões da pesquisa. A seguir encontra-se a fundamentação teórica sobre o assunto, estando a descrição do proceder metodológico na terceira parte. Em seguida, há apresentação e análise dos dados coletados, e, por fim, algumas considerações finais.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Niyama e Silva (2011, p. 114) afirmam que “o ativo é um recurso controlado pela entidade como resultado de eventos passados e do qual se espera que resultem futuros benefícios econômicos para a entidade”.

Atendidos os requisitos da definição, o ativo precisa ser reconhecido e mensurado adequadamente, e para que isto ocorra da maneira correta e de modo confiável. Utiliza-se para tanto o teste de *impairment* ou redução ao valor recuperável ao longo do tempo, a fim de se testar a existência de futuros benefícios econômicos para a entidade, seja por valor de venda (valor de mercado) ou por valor em uso (fluxos futuros dos benefícios gerados, trazidos a valor presente).

O teste para o ativo imobilizado é recente no Brasil, pois apenas se tornou obrigatório com a publicação do pronunciamento técnico do CPC 01 (Redução ao Valor Recuperável do Ativo) e a consequente alteração da Lei nº 6.404/76 em seu art. 183, §3º, que estabeleceu:

§3º A companhia deverá efetuar, periodicamente, análise sobre a recuperação dos valores registrados no imobilizado e no intangível, a fim de que sejam:

- I – registradas as perdas de valor do capital aplicado quando houver decisão de interromper os empreendimentos ou atividades a que se destinavam ou quando comprovado que não poderão produzir resultados suficientes para recuperação desse valor; ou
- II – revisados e ajustados os critérios utilizados para determinação da vida útil econômica estimada e para cálculo da depreciação, exaustão e amortização.

Entretanto, para a Contabilidade Internacional, normas como o IAS 36 (*Impairment of Assets*), do *International Accounting Standards Board* – IASB, e o SFAS 144 (*Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets*) e o SFAS 142 (*Goodwill and Other Intangible Assets*), ambos emitidos pelo *Financial Accounting Standards Board* – FASB, foram publicados anteriormente. Portanto, no Brasil, trata-se de uma recente prática contábil, ainda pouco explorada na academia e desenvolvida pelos profissionais da área.

De acordo com o CPC 01 (CPC, 2010), o objetivo do procedimento da Redução ao Valor Recuperável de ativos é:

definir procedimentos visando a assegurar que os ativos não estejam registrados contabilmente por um valor superior àquele possível de ser recuperado no tempo por uso das operações da entidade ou da eventual venda. Quando se comprova que o ativo não foi registrado pelo valor recuperável no futuro, deverá imediatamente reconhecer a desvalorização. Essa redução é aplicada a todos os ativos ou conjuntos de ativos relevantes

relacionados às atividades industriais, comerciais, agropecuárias, minerais, financeiras, de serviços e outras.

Uma boa explicação do conceito e metodologia do *impairment* foi utilizado pelo Manual de Contabilidade do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2012), no qual requer que a concessionária daquele serviço verifique ao final de cada exercício social se há indicação de perda do valor recuperável do ativo, definido este como o maior valor entre o valor líquido de venda do ativo e o valor em uso desse ativo.

Segundo esse Manual, o valor líquido de venda é o valor a ser obtido pela venda do ativo em uma transação em condições normais de negociação, desde que as partes envolvidas sejam conhecedoras e independentes, deduzidas as despesas necessárias para que essa venda ocorra; enquanto o valor em uso corresponde ao valor presente dos fluxos de caixa futuros estimados, decorrentes do seu emprego ou uso das operações da entidade.

Assim, caso o valor encontrado nessa comparação seja inferior ao valor contábil registrado, a entidade deverá reconhecer uma despesa de *impairment* equivalente a esta diferença, pois o ativo em questão não pode ser recuperado pelo valor de seu registro na companhia.

Entretanto, se o valor contábil mantiver-se inferior ou igual, conclui-se que o ativo ainda pode ser recuperado pela quantia monetária pela qual fora registrado e que, conseqüentemente, não houve desvalorização.

O CPC 01 (CPC, 2010) não requer que seja realizado o teste se não houver indicações de possíveis desvalorizações. Todavia, existindo a indicação de desvalorização do ativo ao final do exercício social, a entidade deverá proceder à estimativa do valor recuperável.

Uma observação necessária refere-se ao fato de a Lei nº 11.638/07 ter eliminado a possibilidade das sociedades por ações efetuarem reavaliações espontâneas de seu ativo imobilizado, anteriormente realizadas através de laudos técnicos de avaliação e aprovadas em assembleia geral, conforme argumenta Santos e Schimidt (2009) e Niyama e Silva (2011). Portanto, não se admite aumento de valor do ativo por reavaliação após a promulgação dessa nova legislação no Brasil, apenas a sua diminuição por amortização ou pela redução ao valor recuperável.

Outro aspecto relevante diz respeito a evidenciação do teste, uma vez que permite o acesso pelos usuários às informações para auxiliar a tomada de decisões. A maneira mais adequada de evidenciar os procedimento e resultados obtidos com o teste de recuperabilidade

de ativos seria a inclusão das informações em Notas Explicativas, pois essas ajudam a esclarecer a situação patrimonial e os resultados do período, conforme Iudícibus et al. (2010).

Para Hendriksen e Van Brenda (2009, p. 525), o objetivo das Notas Explicativas em demonstrações financeiras deve ser “o fornecimento de informação que não pode ser apresentada adequadamente no corpo de uma demonstração sem reduzir a clareza da demonstração”. Os autores também afirmam que “uma interpretação adequada da demonstração do resultado e do balanço, requer a compreensão dos métodos contábeis usados e do efeito de mudanças desses métodos”, sugerindo assim que os métodos utilizados estejam detalhados nas próprias notas.

Iudícibus et al. (2010) afirmam que a lei aponta as informações mínimas que devem estar contidas nas Notas Explicativas, tais como: a base de preparação das demonstrações contábeis e as práticas contábeis aplicadas, bem como a descrição dos critérios de avaliação dos elementos patrimoniais.

Deve haver, portanto, uma evidenciação quando da existência de uma conta retificadora de ativos para perdas esperadas por perda de recuperabilidade no valor dos ativos, como ressalta Iudícibus et al. (2010). As perdas por redução ao valor recuperável reconhecidas no período devem ter a divulgação adicional, sobre o valor e o teste feito, observando-se que em cada classe de ativo deverá constar o total da perda por desvalorização de ativos reavaliados e o montante das reversões por desvalorização.



### **3 PROCEDER METODOLÓGICO**

#### **3.1 A escolha das empresas pesquisadas**

O processo de escolha das empresas relacionadas nesta pesquisa foi iniciado a partir do acesso ao sítio da Federação Nacional dos Metroviários – FENAMETRO, a fim de se estabelecer quantas empresas do setor haveria no país, por meio dos filiados a esta instituição de classe e sindical.

Neste primeiro momento, observou-se que nove das principais capitais do país (Recife, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Maceió, João Pessoa, Natal, São Paulo e Rio de Janeiro) possuem sistemas de transportes de trens urbanos e metropolitanos que já foram operados pela CBTU, Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Entretanto, por mudanças constitucionais na legislação brasileira, a empresa já transferiu o sistema aos respectivos governos locais no Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Fortaleza.

O sistema de São Paulo foi transferido para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, em 28 de maio de 1992; e no Rio de Janeiro a transferência, em 22 de dezembro de 1994, para a Companhia Fluminense de Trens Urbanos – FLUMITRENS, que atualmente encontra-se em liquidação, sendo que suas atividades foram assumidas pelo Consórcio Supervia. Já em Salvador, criou-se a Companhia de Transportes de Salvador – CTS; e em Fortaleza, a Companhia Cearense de Transportes Urbanos – METROFOR. Contudo, não foram localizadas as Demonstrações Contábeis destas três últimas empresas citadas.

Assim, foram selecionadas todas as empresas cujas demonstrações contábeis encontravam-se disponíveis, organizadas no Quadro 1 como segue:

**Quadro 1:** Empresas selecionadas para a pesquisa

<b>Empresa</b>	<b>Forma de constituição</b>	<b>Estrutura de Capital</b>	<b>Vinculação Administrativa e Orçamentária</b>	<b>Região de Atuação</b>
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. –TRENURB	Sociedade por ações sob regime de sociedade de economia mista.	Fechado, distribuído entre a União (99,2783%), o Estado do Rio Grande do Sul com (0,5583%) e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre (0,1634%).	Vinculada ao Ministério das Cidades, do Poder Executivo Federal.	Região metropolitana de Porto Alegre, Rio Grande do Sul.
Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU	Sociedade por ações, sob o regime de sociedade de economia mista.	Fechado, sendo 99,999% de seu capital pertencente à União.	Vinculada ao Ministério das Cidades, do poder Executivo Federal.	Sistemas de Recife, Belo Horizonte, Maceió, João Pessoa e Natal.
Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ	Sociedade por ações, sob o regime de sociedade de economia mista.	Fechado, sendo majoritariamente pertencente ao Estado de São Paulo.	Compõe a administração indireta do Estado de São Paulo, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos.	Região metropolitana da cidade de São Paulo
Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM	Sociedade anônima, sob o regime de sociedade de economia mista.	Fechado, pertencente de maneira absoluta ao Estado de São Paulo.	Compõe a administração indireta do Estado de São Paulo, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos.	Região metropolitana da cidade de São Paulo.

<p>Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF</p>	<p>Sociedade por ações, sob o regime de empresa pública de direito privado.</p>	<p>Fechado, sendo distribuído entre o Distrito Federal (99,9924116%), a Companhia Energética de Brasília (CEB), a Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP), o Banco de Brasília (BRB) e a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB) (com 0,0015177% cada), e a Companhia de Saneamento do Distrito Federal (CAESB) e a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP) (com 0,0007588% cada).</p>	<p>Vinculada à Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal.</p>	<p>Brasília e regiões satélites do Distrito Federal.</p>
--	---	---	---	--

**Fonte:** elaborado pela autora, com dados obtidos a partir das Demonstrações Contábeis de cada empresa e de informações disponibilizadas em seus sítios eletrônicos.

### 3.2 Captura e Análise das Demonstrações Contábeis

Depois de escolhidas as empresas atuantes no setor, buscou-se suas Demonstrações Contábeis, Relatórios Financeiros, de Atividades ou de Gestão referentes aos exercícios financeiros de 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012, a fim de se realizar uma análise documental qualitativa e quantitativa das informações divulgadas.

Todos estes documentos foram encontrados no sítio eletrônico das Companhias ou nos diários oficiais dos respectivos estados, em observância ao princípio da publicidade imposto pelo Direito Administrativo brasileiro. Isto porque todas estas empresas compõem a estrutura administrativa indireta do ente federativo ao qual pertencem, uma vez que foram constituídas sob a forma de sociedade de economia mista ou empresa pública de direito privado.

Obtidos esses documentos financeiros e contábeis, procurou-se o Balanço Patrimonial de cada empresa a fim de se observar o seu Ativo Total, sua conta de Imobilizado e os itens que a compõem, seja administrativos ou operacionais. Nesta primeira etapa, foi pesquisada a proporção do Imobilizado diante do Ativo Total das companhias para o exercício social findo em 31 de dezembro de 2012.

Em seguida, as Notas Explicativas, que representam o item mais relevante da pesquisa, uma vez que revelam a realização ou não do teste da recuperabilidade e de que maneira o fazem, e o Parecer dos Auditores Independentes foram analisados nos cinco exercícios sociais escolhidos, a fim de se verificar a existência de menção ao teste.

Desta forma, observou-se a menção do *impairment* por parte das empresas nos seguintes itens: Apresentação das Práticas Contábeis (para observar principalmente se este assunto era tratado juntamente com as alterações na legislação contábil relacionada); Principais Práticas Contábeis (a fim de verificar as informações relacionadas ao Imobilizado, Intangível e Provisão para recuperação de ativos); Imobilizado; Intangível; e Parecer dos Auditores Independentes.

A partir disso observou-se o tipo de informação prestada pela empresa, a fim de considerar se a entidade realizara ou não o teste, e, conseqüentemente, o registro da perda valor recuperável e metodologia empregada, assim como o tratamento realizado por parte dos auditores independentes com relação ao assunto.

Essa metodologia foi fundamentada no trabalho já publicado “*Impairment e o setor de energia elétrica: características da evidenciação contábil*” de Sales, Andrade e Ikuno (2012), observando, contudo, a inclusão da análise sobre o Parecer dos Auditores Independentes.

### 3.3 Aplicação de questionários aos funcionários das empresas

Em um segundo momento, diante da ausência de informações sobre o *impairment* na maioria das empresas, foram aplicados questionários aos empregados das companhias em estudo, bem como ao chefe ou responsável por cada departamento. Tal pesquisa pretende traçar um perfil destes profissionais, bem como estabelecer uma possível relação entre as demonstrações contábeis publicadas e as características profissionais desse setor a partir da aplicação de questionários com itens quantitativos e qualitativos.

Após a elaboração do questionário, o contato com a TRENSURB e CBTU foi realizado através do Portal de Acesso à Informação do Governo Federal, enquanto no METRÔ através do canal de Acesso à Informação do próprio sítio da empresa. Já no METRÔ-DF, os questionários foram aplicados pessoalmente. Em relação à CPTM, foram realizadas tentativas de contato via Acesso à Informação no sítio da empresa, e-mail e telefone, que não lograram êxito.

Assim, os questionários foram enviados ao chefe, diretor ou responsável pelo setor de Contabilidade de cada empresa, via *internet*, que se dispuseram a centralizar as respostas e devolvê-las após o preenchimento.

Foram aplicados dois tipos de questionários, que encontram-se no Apêndice deste trabalho:

- Ao departamento: aplicado ao responsável pelo Setor, Departamento ou Diretoria de Contabilidade, que indagava a quantidade total de funcionários (categorizados em sexo masculino ou feminino) e a realização e quantidade de consultorias ou orientações especializadas sobre a realização do *impairment*.
- Individual: a ser respondido pelos funcionários, contendo perguntas referentes ao sexo, idade, tempo de experiência profissional, ano de conclusão do curso (técnico ou graduação), ano de ingresso na empresa pesquisada, cursos realizados na área contábil, e a quantidade de cursos de atualização quanto à Convergência das Normas Contábeis.

Em três das cinco empresas pesquisadas (TRENSURB, METRÔ e METRÔ-DF) houve um retorno satisfatório dos questionários, visto que a maioria dos funcionários respondeu aos questionamentos propostos, havendo poucas ausências em decorrência de férias, licenças, afastamentos ou treinamentos.

Entretanto, na CPTM não houve êxito no contato com a empresa, nem com o departamento de Contabilidade, fato este que ocasionou a não aplicação dos questionários. Já na CBTU a maior parte dos questionários não foi devolvida em tempo hábil para a compilação dos resultados.

## 4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

### 4.1 Composição do Ativo Imobilizado das companhias de transportes urbanos

Utilizou-se, a título exemplificativo, um detalhamento da conta de Ativo Imobilizado da TRENURB para que se verificasse a quantidade de itens que estaria sujeita ao teste da recuperabilidade, conforme pode ser observado no Quadro 2.

**Quadro 2:** Composição do Ativo Imobilizado da TRENURB.  
**CONTAS DO ATIVO IMOBILIZADO (EXERCÍCIO 2012)**

<b>Terrenos</b>
<b>Edificações, estações e depósitos</b>
<b>Obras de arte (passarelas e viadutos)</b>
<b>Via permanente</b>
<b>Sistemas operacionais</b>
<b>Veículos ferroviários</b>
<b>Veículos rodoviários</b>
<b>Equipamentos de processamento de dados</b>
<b>Equipamentos, máquinas e instrumentos</b>
<b>Instalações</b>
<b>Móveis e utensílios</b>
<b>Benfeitorias em bens de terceiros</b>
<b>Imobilizado em curso</b>
<b>Importações em andamento</b>
<b>Almoarifado de bens imobilizados</b>

Fonte: elaborado pela autora, com dados obtidos nas Demonstrações Contábeis da companhia, exercício 2012, em suas Notas Explicativas.

Com base nas peculiaridades do Ativo Imobilizado das companhias desse setor, elaborou-se a Tabela 1 na qual se evidencia a significativa proporção deste item em comparação com o Ativo Total das Companhias, sendo superior à 80% em todas elas. Para tanto, utilizou-se dados do último exercício estudado nesta pesquisa, 2012, consultado nos Balanços Patrimoniais e nas Notas Explicativas de cada companhia, conforme segue:

**Tabela 1:** Proporção do Ativo Total e Imobilizado das Empresas no exercício 2012

Empresa	Ativo Total (em reais)	Imobilizado Total	
		(em reais)	Proporção sobre o Ativo Total (%)
TRENURB	1.511.062.050,00	1.413.678.828,00	93,55
CBTU	4.029.729.001,05	3.613.190.445,35	89,66

METRÔ	19.661.551.000,00	17.837.616.000,00	90,72
CPTM	8.734.823.000,00	7.037.186.000,00	80,56
METRÔ-DF	2.106.022.540,00	2.038.213.437,00	96,78

**Fonte:** elaborado pela autora. Informações obtidas a partir das Demonstrações Contábeis de cada companhia para o exercício findo em 31 de dezembro 2012.

Diante do exposto, observa-se que há inúmeros itens pertencentes ao Ativo Imobilizado destas companhias que precisariam ser testados quanto ao seu valor recuperável de mercado, pelo menos uma vez ao ano, conforme orienta o CPC 01, se houver alguma indicação de perda de valor, dada a elevada proporção sobre os demais bens e direitos dessas empresas.

É, ainda, importante ressaltar que se trata de ativos das mais diversas categorias – computadores e sistemas de processamento de dados, mobiliário, veículos rodoviários e ferroviários, por exemplo –, sendo pouco provável que nenhum destes itens tenha apresentado uma mínima diferença entre o seu valor em uso ou valor de mercado e seu valor contábil ao longo dos exercícios financeiros.

Esses valores do Ativo Imobilizado também evidenciam o porte destas empresas, uma vez que segundo a Lei nº 11.638 (BRASIL, 2007), empresas de grande porte são aquelas sociedades “ou conjunto de sociedades sob controle comum” que têm, no exercício social anterior, ativo total superior a R\$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões de reais) ou receita bruta anual superior a R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais)”. Assim, apenas pelo valor do Ativo Imobilizado dessas companhias, já há o enquadramento como sociedades de grande porte, sendo necessário obedecer à Lei nº 6.404 (BRASIL, 1976) “sobre escrituração e elaboração de demonstrações financeiras e a obrigatoriedade de auditoria independente por auditor registrado na Comissão de Valores Mobiliários”.

#### **4.2 Análise das informações apresentadas sobre o *impairment* nas demonstrações contábeis**

Após a observação das Demonstrações Contábeis, que incluem as Notas Explicativas e o Parecer dos Auditores Independentes, foi possível elaborar o Quadro 3, na qual são categorizadas as menções ao *impairment*, conforme segue:



**Quadro 3:** Notas Explicativas e Parecer dos Auditores Independentes que contemplam o *impairment*

Empresas	Ano	Notas Explicativas Utilizadas				Parecer dos Auditores Independentes
		Alterações para as Novas Práticas	Principais Práticas	Imobilizado	Intangível	
TRENSURB	2012	-	X	X	X	-
	2011	-	X	X	X	-
	2010	-	X	-	X	-
	2009	-	X	X	X	-
	2008	-	X	X	X	-
CBTU	2012	-	X	-	-	X
	2011	X	X	-	-	X
	2010	X	-	-	-	X
	2009	-	-	-	-	X
	2008	-	-	-	-	-
METRÔ	2012	-	X	X	-	-
	2011	X	X	X	-	-
	2010	X	-	X	-	-
	2009	-	-	-	-	-
	2008	-	-	-	-	-
CPTM	2012	-	X	-	-	-
	2011	-	-	-	-	-
	2010	-	-	-	-	X
	2009	-	-	-	-	-
	2008	-	-	-	-	-
METRÔ-DF	2012	-	X	X	-	-
	2011	-	X	X	-	-
	2010	-	-	-	-	-
	2009	-	-	-	-	-
	2008	-	-	-	-	-

Fonte: elaborado pela autora.

Conforme o Quadro 3, observa-se que nos anos de 2008 e 2009 a maioria das empresas sequer mencionou o *impairment* ou o teste de recuperabilidade de ativos em suas notas explicativas. Tão pouco, houve parágrafo de ênfase ou qualquer comentário sobre o assunto no Parecer dos Auditores Independentes nestas demonstrações. As exceções dizem respeito a: TRENSURB, única que fez menção ao procedimento em Principais Práticas contábeis, Imobilizado e Intangível para os dois exercícios em análise; e CBTU, que no

Parecer dos Auditores Independentes do exercício 2009 menciona uma futura realização do teste de imparidade no exercício 2010.

No exercício 2010, a TRENURB manteve a prática dos exercícios anteriores, não mencionando, contudo, o teste em seu Imobilizado; a CBTU citou o procedimento em Alterações das Novas Práticas pela primeira vez; e o METRÔ iniciou a citação da nova exigência em Alterações das Novas Práticas e em Imobilizado. As demais empresas, CPTM e METRÔ-DF não fizeram nenhuma menção ao *impairment* em suas Notas Explicativas.

Analisando o Parecer dos Auditores Independentes, observa-se que em 2010 na empresa CBTU a não realização do teste pela companhia foi mencionada no parágrafo de ênfase do relatório. Já na CPTM, os auditores afirmam que a não realização do teste por parte da companhia ocorreu devido à opção desta “ante diversas manifestações de assessorias e pela profunda reflexão sobre os ativos” (CPTM, 2010), não atendendo assim ao CPC 01.

Em 2011, todas as empresas, com exceção da CPTM, citaram o procedimento ao menos em Principais Práticas; sendo que o METRÔ-DF o fez pela primeira vez durante o período analisado em Principais Práticas e em Imobilizado.

Com relação ao Parecer dos Auditores Independentes, foi elaborado um parágrafo de ênfase ao assunto na CBTU neste exercício, indicando inclusive que a empresa não realizara o teste por verificar que seus ativos encontravam-se subavaliados, da mesma maneira que fora emitido no exercício anterior.

No exercício 2012, mantiveram-se as análises feitas em 2011, contudo a CPTM pela primeira vez fez menção ao teste de recuperabilidade em Principais Práticas Contábeis aplicadas porém a ativos financeiros, e não em Imobilizado ou Intangível como as demais companhias. Neste exercício, o único Parecer de Auditoria Independente que tratara do assunto foi o da CBTU nos mesmos moldes dos exercícios 2010 e 2011.

Dando prosseguimento a pesquisa, formulou-se o Quadro 4 no qual se observa o tipo de evidenciação realizada pelas entidades pesquisadas:

**Quadro 4:** Redução ao valor recuperável de ativos.

<b>Empresas</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
TRENSURB	Considerou que não havia indícios de valor contábil superior ao do valor recuperável por uso ou venda.	Considerou que não havia indícios de valor contábil superior ao do valor recuperável por uso ou venda.	Considerou que não havia indícios de valor contábil superior ao do valor recuperável por uso ou venda.	Realizou o Teste, porém constatou não haver necessidade de constituir provisão.	Realizou o Teste, porém constatou não haver necessidade de constituir provisão.
CBTU	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não realizou o <i>impairment</i> .	Não realizou o <i>impairment</i> .	Não realizou o <i>impairment</i> .
METRÔ	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Houve o Teste, porém não há indicadores de perda de valor.	Houve o Teste, porém não há indicadores de perda de valor.	Houve o Teste, porém não há indicadores de perda de valor.
CPTM	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .
METRÔ-DF	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Não fez nenhuma menção ao <i>impairment</i> .	Houve o Teste, porém não há indicadores de perda de valor.	Houve o Teste, porém não há indicadores de perda de valor.

--	--	--	--	--	--	--

**Fonte:** elaborado pela autora.

Em 2008 e 2009, quatro das cinco empresas sequer mencionaram o procedimento em seus Demonstrativos. Entretanto, a TRENSURB o fez e constatou que não havia indícios de desvalorização de seus ativos no Imobilizado e de o valor contábil não era superior ao valor de uso ou venda para os ativos Intangíveis.

Já em 2010, além da TRENSURB que manteve seus procedimentos e metodologias do exercício anterior, o METRÔ afirma ter realizado o teste, sem ter encontrado indicadores de perda de valor para os seus ativos do Imobilizado. Neste exercício, a CBTU afirmou que não realizou o *impairment* de seus ativos por considerar que “avaliações preliminares e comparativas com empresas do mesmo ramo de atividade indicavam que seus ativos encontravam-se subavaliados”, optando assim pela não reavaliação dos ativos, uma vez que “não vislumbrou oportunidades que justificassem o investimento”, segundo o ICPC-10 (CBTU, 2010).

Em 2011 a TRENSURB afirma ter realizado o *impairment* a partir de um laudo técnico emitido por especialistas em 22/02/2012, não constatando, porém, a necessidade de se constituir provisão para essa perda. Já o METRÔ e METRÔ-DF realizaram o teste, porém não observaram quaisquer indicadores de perdas. A CBTU manteve seus argumentos de necessidade de reavaliação de ativos como justificativa para a não realização do teste.

Em 2012, houve a manutenção dos resultados obtidos no exercício anterior para a TRENSURB (que inclusive baseou-se em um novo laudo técnico de especialistas emitido em 13/02/2013), a CBTU, o METRÔ e o METRÔ-DF. Houve novidade apenas para a CPTM que realizou pela primeira vez menção ao teste, porém em Principais Práticas para ativos financeiros, e ainda citando o que se espera que seja realizado e os indícios que precisam ser observados para a execução do teste, não informando, contudo, se o teste fora realizado ou não.

De posse dessas informações foi possível concluir que as empresas não realizam o teste de imparidade em seus ativos, sendo necessário averiguar possíveis razões para tal fato. Dentre elas, estabelecida como objetivo específico deste trabalho, têm-se o estudo qualitativo e quantitativo das características dos profissionais que atuam nestas companhias.

#### **4.3 Perfil profissional dos funcionários das companhias do setor de trens urbanos e metropolitanos**

A partir desta análise quanto à evidenciação do *impairment* para empresas do setor de transporte de trens urbanos e metropolitanos, deu-se prosseguimento à pesquisa com vista a

identificar o perfil profissional daqueles que elaboram as demonstrações contábeis nestas companhias. Os resultados obtidos foram compilados nas tabelas que seguem, bem como sua respectiva análise de acordo com diversos parâmetros pesquisados.

Contudo, nota-se que não houve a participação dos funcionários da CPTM, conforme motivos já expostos neste trabalho, bem como a baixa devolução dos questionários dos pesquisados da CBTU.

#### ***4.3.1 Quantidade de funcionários e proporção de homens e mulheres***

De acordo com os questionamentos propostos, os funcionários responderam sua idade e sexo, e os responsáveis pelo setor informaram a quantidade total de funcionários, bem como a distribuição entre homens e mulheres.

A partir destas informações, foi possível elaborar a Tabela 2 a seguir:

**Tabela 2:** Composição quantitativa e por sexo dos pesquisados e relação com o Ativo Imobilizado

Empresa	Quantidade de Funcionários do Setor de Contabilidade					Quantidade de Funcionários que Participaram da Pesquisa					Relação entre o Ativo Imobilizado e a Quantidade Total de funcionários do setor (reais/funcionário)
	Quantidade Total	Sexo Masculino		Sexo Feminino		Quantidade de Participantes	Sexo Masculino		Sexo Feminino		
		Quantidade	%	Quantidade	%		Quantidade	% (proporção sobre a quantidade de funcionários do setor)	Quantidade	% (proporção sobre a quantidade de funcionários do setor)	
TRENSURB	11	3	27,27%	8	72,73%	11	3	27,27%	8	72,73%	128.516.257,00
CBTU	10	7	70,00%	3	30,00%	2	1	10,00%	1	10,00%	361.319.044,50
METRÔ	26	22	84,62%	4	15,38%	20	18	81,81%	2	7,69%	686.062.153,85
METRÔ-DF	10	7	70,00%	3	30,00%	9	7	70,00%	2	20,00%	203.821.343,70

Fonte: elaborado pela autora.

A partir dos valores obtidos mediante questionário aplicado, observou-se que três das cinco companhias possui em seu quadro a maioria de seus funcionários pertencente ao sexo masculino com percentuais superiores a 70% do total de empregados, chegando a 84,62% no METRÔ, empresa com maior proporção de homens sobre a quantidade total. Entretanto, constatou-se que a TRENSURB foi a única empresa cujo percentual de funcionários do sexo feminino, 72,73%, superou o do sexo masculino, havendo uma inversão do padrão encontrado para as demais empresas.

Com relação à quantidade de funcionários, verificou-se que a média de funcionários para o Departamento ou Diretoria de Contabilidade de empresas deste ramo de atividade foi de 14,25 empregados, sejam técnicos ou graduados em contabilidade. Além disso, constatou-se que a empresa com maior quantitativo de funcionários foi o METRÔ, com 26 pessoas.

Destaca-se que a pesquisa quantificou empregados efetivos, desconsiderando estagiários, e não fazendo diferenciação quanto à atuação do funcionário, englobando assim todas as áreas e ramos da Contabilidade realizados pela companhia, tais como: Custos, Contabilidade Pública e Execução Orçamentária, Patrimonial, Financeira e elaboração das Demonstrações Contábeis, dentre outras possíveis.

Essa quantidade de funcionários poderia ser considerada insuficiente quando comparada a outras empresas, mesmo do setor privado, considerando a quantidade de informações contábeis que precisam ser elaboradas e divulgadas nos mais diversos ramos exigidos pela legislação brasileira.

A título comparativo, guardadas as devidas proporções, a PETROBRAS só em 2008 contratou 102 contadores, no mínimo com o título de graduação, tendo a sua área financeira (que inclui as áreas de Finanças e Contabilidade, Tributária, Relacionamento com investidores, Planejamento Financeiro e Gestão de Riscos, e Corporativo) um total de 1.577 funcionários no mesmo ano, segundo pesquisa realizada (MUNDIN, 2009).

Outra informação importante diz respeito à participação dos funcionários na pesquisa, visto que 73,68% do total de funcionários realizou a devolução do questionário respondido, sendo assim considerado um índice satisfatório de participação, além de qualificar a amostra em estudo de maneira mais significativa.

Além disso, observou-se a proporção de Ativo Imobilizado (em reais) para cada funcionário que trabalha nesse setor, sendo a TRENSURB a empresa com maior quantidade de profissionais proporcionalmente.

#### ***4.3.2 Análise da idade e da experiência profissional dos pesquisados***



De acordo com os dados obtidos foi possível elaborar a Tabela 3, evidenciando assim a idade média e o tempo de experiência profissional, em anos, dos pesquisados.

**Tabela 3:** Análise da idade e da experiência profissional dos pesquisados.

Empresa	Idade (em anos)		Experiência Profissional (em anos)	
	Idade Média dos Entrevistados	Desvio Padrão	Média de Anos de Experiência Profissional	Desvio Padrão
TRENSURB	33,90	9,41	8,70	7,92
CBTU	45	12,73	26,00	12,73
METRÔ	47,95	7,92	18,00	12,08
METRÔ-DF	43,89	11,22	21,00	13,72

**Fonte:** elaborada pela autora.

Com relação à idade, constatou-se que a média de idade dos profissionais de contabilidade destas empresas manteve-se superior aos 40 anos em três das quatro empresas estudadas, sendo elas a CBTU, METRÔ e METRÔ-DF, enquanto a TRENSURB foi a única empresa com média de idade abaixo dos 35 anos de idade.

Além da média aritmética das idades, calculou-se o desvio padrão destas em relação àquela para se determinar a medida de discrepância e variabilidade do parâmetro. Constando-se assim que de fato, as faixas etárias são bem superiores nas empresas onde há a predominância dos funcionários do sexo masculino.

Outro parâmetro analisado foi o tempo de experiência profissional dos funcionários na área contábil, seja como técnico ou analista contábil, havendo também uma média superior na CBTU, METRÔ e METRÔ-DF. Entretanto, neste parâmetro houve uma maior discrepância dos valores em relação à média. Mais uma vez, a TRENSURB foi a empresa que se destacou das demais, visto que seu tempo médio de experiência profissional foi inferior ao das demais companhias.

#### **4.3.3 Análise do nível de formação profissional dos entrevistados**

A respeito ao nível de formação profissional, se técnico, graduação, especialização e pós-graduação, bem como mestrado e doutorado, as informações obtidas foram organizadas conforme a tabela abaixo:

**Tabela 4:** Nível de Formação dos Pesquisados.

Empresa	Total de Participantes da Pesquisa	Quantidade de Técnicos em Contabilidade		Quantidade de Graduados em Ciências Contábeis		Quantidade de Técnicos e Graduados em Ciências Contábeis (simultaneamente)		Quantidade de Pós-graduados (Especialistas, Mestres ou Doutores)	
		Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
TRENSURB	11	5	45,45%	3	27,27%	1	9,09%	2	18,18%
CBTU	2	1	50,00%	-	-	1	50,00%	-	-
METRÔ	20	7	35,00%	9	45,00%	2	10,00%	2	10,00%
METRÔ-DF	9	5	55,56%	0	0,00%	2	22,22%	2	22,22%
<b>TOTAL</b>	<b>42</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>-</b>

Fonte: elaborado pela autora.

Pôde ser constatado que a maioria dos profissionais dessas empresas ainda é de nível técnico de formação, tal como ocorre na TRENSURB e METRÔ-DF, com 45,45% e 55,56% dos pesquisados, respectivamente.

Já a quantidade de funcionários que possuem apenas a graduação em Ciências Contábeis foi de 45% dos funcionários do METRÔ, sendo esta a empresa onde há mais graduados na área.

Quanto à acumulação de título e a conseqüente capacitação e aperfeiçoamento profissional, a empresa que possui funcionários com o título de técnico e graduado em maior quantidade foi o METRÔ-DF com 22,22% dos pesquisados, sendo também a empresa como maior quantidade de pessoas que tenham concluído especialização, mestrado ou doutorado, com 22,22%, seguida, neste parâmetro, pela TRENSURB com 18,18%.

#### ***4.3.4 Análise quanto ao ano de término do curso técnico ou graduação em Ciências Contábeis***

Com o objetivo de verificar o período de formação dos entrevistados, considerou-se também na pesquisa em qual momento o funcionário se formou, seja no curso técnico ou graduação, através de intervalos temporais estabelecidos: 1970 a 1979; 1980 a 1989; 1990 a 1999; 2000 a 2006; e 2007 a 2013.

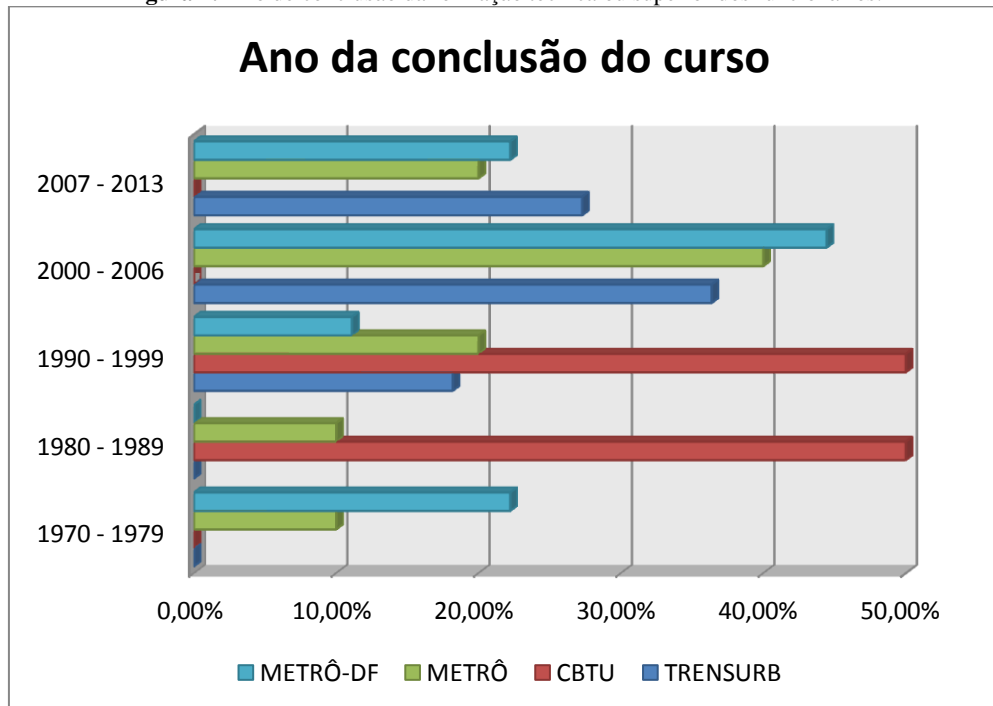
Os intervalos escolhidos foram assim definidos para compreender melhor a proporção de funcionários que se formou antes das alterações da legislação societária brasileira (até 2006), e aqueles que o fizeram posteriormente (a partir de 2007).

Esta análise fez-se necessária uma vez que aqueles profissionais que concluíram seu curso muito anteriormente às alterações, na teoria, precisariam realizar mais cursos de

atualização quanto à convergência das normas, para que suas atividades e rotinas profissionais sejam cumpridas satisfatoriamente.

De acordo com os dados obtidos foi possível elaborar a Figura 1:

**Figura 1:** Ano de conclusão da formação técnica ou superior dos funcionários.



**Fonte:** elaborado pela autora.

Os resultados obtidos revelam que a maior parte dos empregados das companhias em estudo se formou antes de 2007. Sendo que no caso da TRENSURB o índice de funcionários formados a partir de 2007 foi de 27,27%, o maior índice dentre as empresas pesquisadas; de 22,22% no METRÔ-DF e 20,00% no METRÔ.

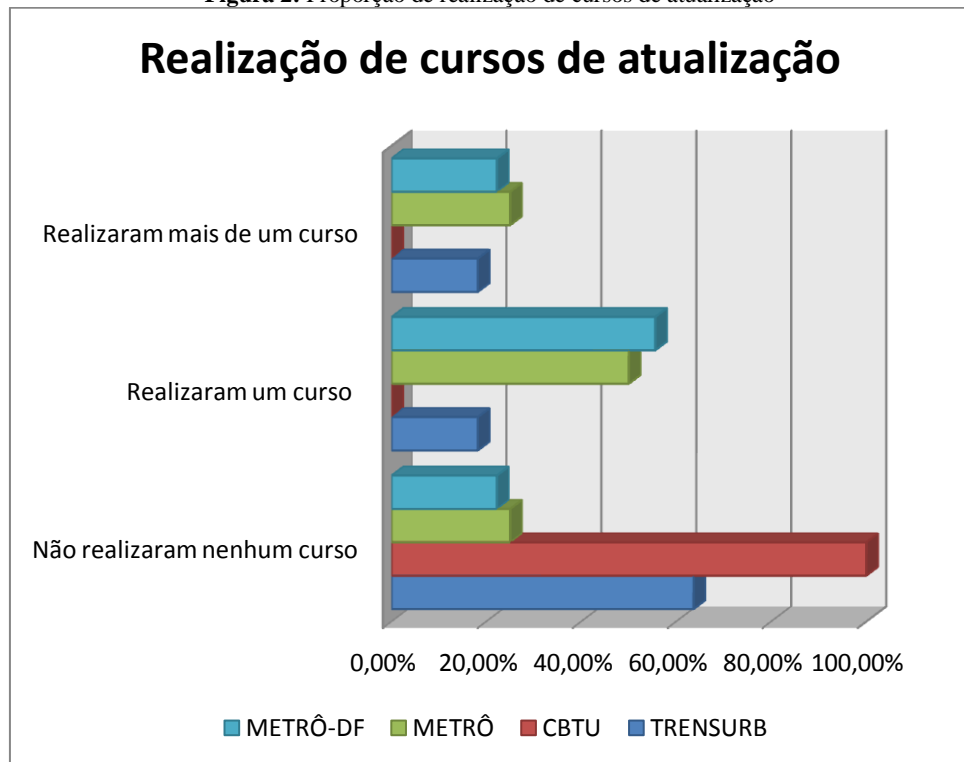
A pequena quantidade de dados obtidos na aplicação dos questionários na CBTU, não possibilitou uma correta análise deste parâmetro para a empresa.

E para que fosse feita uma melhor análise dos dados, no caso de duas formações, técnica e superior, admitiu-se a última data, ou seja, a mais recente, para constatar a atualização dos pesquisados.

#### ***4.3.5 Análise da realização de cursos de atualização referente à Convergência das Normas Contábeis***

Outro item pesquisado foi a realização de cursos de atualização quanto à Convergência das Normas Contábeis por parte dos funcionários, cujos resultados geraram a Figura 2.

Figura 2: Proporção de realização de cursos de atualização



Fonte: elaborado pela autora.

Diante dos resultados obtidos é possível inferir que a empresa cujos funcionários mais realizaram cursos de atualização quanto às alterações das normas contábeis, proporcionalmente, foi o METRÔ-DF, sendo que 55,56% realizaram apenas um curso e 22,22% realizaram mais de um curso; seguido pelo METRÔ com índices de 50% e 25% respectivamente.

A TRENSURB apresentou índice de 18,18% dos entrevistados para a realização de apenas um curso, e o mesmo valor para aqueles que realizaram mais de um curso. Este resultado pode ter como causa o resultado obtido na análise do ano de conclusão do curso, uma vez que a empresa obteve o maior percentual de cursos concluídos a partir de 2007.

Uma importante informação refere-se à não limitação da abrangência ou área do curso, importando apenas a sua conclusão.

#### ***4.3.6 Procura por consultorias ou orientação profissional quanto à realização de impairment***

Por fim, dentre os questionamentos destinados ao responsável do setor de contabilidade encontrava-se um referente à procura por parte da companhia a especialistas no assunto, com o objetivo de orientar-se melhor para a realização do teste de recuperabilidade.

A TRENSURB informou que procura essa orientação especializada desde o exercício 2009, e cita o embasamento de um laudo técnico nas Demonstrações Contábeis dos exercícios 2011 e 2012.

Já a CBTU e o METRÔ afirmaram ter procurado pelo serviço uma única vez, enquanto o METRÔ-DF nunca o fez.

## 5 CONCLUSÃO

Diferentemente dos outros setores da economia brasileira, tais como o elétrico, de mineração e de petróleo, cujas concessões ao setor privado ocorreram há muitas décadas e hoje sofrem interferência de agências reguladoras que fiscalizam suas atividades, demonstrações contábeis e relatórios de gestão e administração, além da comercialização de suas ações, o setor de transportes de trens urbanos e metropolitanos ainda é predominantemente estatizado e de capital fechado.

No caso das empresas estudadas, o Estado é o acionista majoritário de todas elas, logo além de ser o responsável pela elaboração das demonstrações, também é um dos principais usuários da informação, sem que haja uma supervisão ou controle mais rigoroso de suas demonstrações. Essa pode ser uma das causas da não adequação dos procedimentos realizados às exigências da Norma, uma vez que não há investidores que exijam maior qualidade das informações divulgadas.

Observou-se neste trabalho que as empresas pouco ou nada divulgavam sobre o teste nos anos de 2008 e 2009; processo considerado até natural ou razoável, uma vez que o teste de recuperabilidade de ativos ainda era pouco difundido no meio contábil brasileiro.

Percebeu-se também que no ano de 2011 e 2012, a qualidade da informação prestada foi um superior aos exercícios anteriores, considerando que uma das empresas preocupou-se em contratar laudos técnicos de especialistas no assunto, antes de realizar o *impairment* de seus ativos. Além disso, o procedimento foi mais mencionado pelas empresas em suas Demonstrações Contábeis, embora nenhuma o tenha de fato realizado.

Outra importante constatação da pesquisa refere-se à baixa incidência de Pareceres dos Auditores Independentes que mencionem ou tratem com maior atenção o assunto, principalmente quanto a sua não realização por parte das companhias.

No que tange as características dos profissionais que atuam neste setor, têm-se como evidente a carência de uma quantidade maior de funcionários, em virtude de suas novas demandas, e a necessidade por profissionais mais atualizados academicamente em relação aos novos procedimentos contábeis, capacitados para essa nova exigência.

Observou-se também que estas empresas, de modo geral, possuem profissionais com média de idade elevada e com significativo tempo de experiência profissional, predominantemente do sexo masculino, e normalmente formados anteriormente às alterações societárias. Além disso, há a predominância de técnicos em contabilidade, com poucos

empregados detentores de títulos de pós-graduação (tais como especialização, mestrado e doutorado).

Na verdade observou-se a existência de um único mestre em Ciências Contábeis dentre os 42 pesquisados, já computado dentre as seis pessoas que tenham realizado algum curso especialização ou pós-graduação. Essa informação revela que, de modo geral, há um caráter mais técnico destes profissionais do que científico, exatamente o perfil oposto ao exigido pela metodologia do *impairment*, que requer análises mais sofisticadas e não triviais das informações contábeis.

Uma das empresas que evidenciou características diferentes da média constatada foi a TRENSURB, de Porto Alegre. Nela, a média de idade foi inferior às demais em mais de dez anos, com maioria de seus funcionários sendo do sexo feminino, tempo de experiência profissional bem inferior às outras companhias, porém com um percentual significativo de profissionais que deram continuidade a sua formação, com especializações ou mestrado, além de ser a empresa com o maior percentual de profissionais que tenham se formado após as alterações das normas contábeis em 2007.

Diante disso, infere-se que a preocupação da TRENSURB em tratar o procedimento de *impairment* desde o exercício 2008, e contratar empresas de consultoria no assunto desde o exercício 2009, inclusive baseando-se em laudos técnicos para os exercícios de 2011 e 2012, pode ter uma relação direta com o perfil profissional de seus empregados do Departamento de Contabilidade, principalmente a época de conclusão do curso.

A partir desta pesquisa foi possível verificar há existência de uma relação entre a qualidade das informações divulgadas pelas companhias e o perfil dos profissionais que as produzem. Com certeza, espera-se que com o passar dos anos a qualidade das informações evidenciadas pelas empresas aumente, no que diz respeito ao *impairment*, uma vez que este procedimento há de se tornar mais conhecido, impactando cada vez mais as Demonstrações Contábeis.

Mas para que isso seja possível, existe a necessidade de capacitação dos profissionais contadores existentes no mercado, através de cursos de atualização e aperfeiçoamento contínuo, além de incentivos para que os graduados recém-formados integrem o quadro destas companhias, possibilitando assim maiores contribuições a estas empresas.

No tocante à pesquisa, houve limitações quanto à disponibilidade de Demonstrativos Financeiros e Contábeis de algumas empresas já citadas, tais como a Supervia, METROFOR e CTS; além da não participação da CPTM na aplicação dos questionários, e do não retorno esperado dos questionários enviados à CBTU. O pequeno intervalo temporal estudado

também não oferece maior quantidade de informações contábeis, mas isto se deve à obrigatoriedade do procedimento que apenas se iniciou no exercício 2008.

Por fim, sugere-se que a pesquisa sobre o *impairment* continue sendo realizada em empresas de outros setores econômicos e em outros países, a título de comparação quantitativa e qualitativa, a fim de se estudar principalmente as razões que ainda levam a não realização do teste por partes das companhias.



**APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO AO DEPARTAMENTO**

## 1. Perguntas ao responsável pelo departamento:

Empresa:
Quantos profissionais compõem o Departamento de Contabilidade da Empresa? <input type="checkbox"/> Homens <input type="checkbox"/> Mulheres
A Empresa já buscou alguma consultoria ou orientação profissional quanto ao teste de recuperabilidade ( <i>Impairment</i> ), do exercício de 2008 ao de 2012? <input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO  Quantas vezes? ( )

## APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO INDIVIDUAL

### 1. Perguntas a serem respondidas individualmente:

Empresa:
Sexo: <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Masculino
Idade (em anos):
Experiência Profissional na área Contábil (em anos):
Ano da conclusão do curso em Contabilidade (graduação ou curso técnico):
Ano de ingresso na atual Empresa (no setor de Contabilidade especificamente):
Cursos na área contábil: <input type="checkbox"/> técnico <input type="checkbox"/> graduação <input type="checkbox"/> pós-graduação <input type="checkbox"/> mestrado <input type="checkbox"/> doutorado <input type="checkbox"/> especialização
Realizou algum curso de atualização quanto à Convergência das Normas Contábeis? <input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO  Quantos? ( )

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 6404, de 15 de dezembro de 1976. **Dispõe sobre as Sociedades por Ações.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6404consol.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6404consol.htm)> Acesso em 07 jan. 2013.

BRASIL. Lei nº 11638, de 28 de dezembro de 2007. **Altera e revoga dispositivos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e da Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, e estende às sociedades de grande porte disposições relativas à elaboração e divulgação de demonstrações financeiras.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/11638.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11638.htm)> Acesso em 30 jun. 2013.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Manual de Contabilidade do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros.** Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4990/Manual\\_de\\_Contabilidade.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4990/Manual_de_Contabilidade.html)> Acesso em 07 jan. 2013.

Comitê de Pronunciamentos contábeis. Pronunciamentos técnicos contábeis 2011. **CPC 01 (R1) – Redução ao Valor Recuperável de Ativos.** Conselho Federal de Contabilidade, CFC, Brasília-DF, 2012. Disponível em: <[http://www.cpc.org.br/pdf/cpc\\_pronunciamentos\\_2011.pdf](http://www.cpc.org.br/pdf/cpc_pronunciamentos_2011.pdf)>. Acesso em 02 de jan. 2013.

Companhia Brasileira de Trens Urbanos. **História e Estatuto Social.** Disponível em: <<http://www.cbtu.gov.br>>. Acesso em 20 dez. 2012.

Companhia Brasileira de Trens Urbanos. **Demonstrativos Contábeis.** Disponível em: <<http://www.cbtu.gov.br>>. Acesso em 03 dez. 2012.

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal. **Relatório de Atividades de Administração do METRÔ-DF exercício findo em 31/12/2008.** Publicado no Diário Oficial do Distrito Federal, em 30 de mar. de 2009. Disponível em: <[http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2009/03\\_Mar%C3%A7o/DODF%20061%2030-03-09/Se%C3%A7%C3%A3o03-%20061.pdf](http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2009/03_Mar%C3%A7o/DODF%20061%2030-03-09/Se%C3%A7%C3%A3o03-%20061.pdf)> . Acesso em 03 dez. 2012

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal. **Relatório de Atividades de Administração do METRÔ-DF exercício findo em 31/12/2010.** Publicado no Diário Oficial do Distrito Federal, em 31 de mar. de 2011. Disponível em: <[http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2011/03\\_Mar%C3%A7o/DODF%20N%C2%BA%2062%2031-03-2011/Se%C3%A7%C3%A3o03-%20062.pdf](http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2011/03_Mar%C3%A7o/DODF%20N%C2%BA%2062%2031-03-2011/Se%C3%A7%C3%A3o03-%20062.pdf)>. Acesso em 03 dez. 2012.

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal. **Relatório de Atividades de Administração do METRÔ-DF exercício findo em 31/12/2009 e 31/12/2011.** Publicados e disponíveis no Diário Oficial do Distrito Federal, gentilmente cedidos em meio impresso pelo Departamento de Contabilidade da Companhia do Metropolitan do Distrito Federal, em dezembro de 2012.

Companhia do Metropolitan do Distrito Federal. **Relatório de Atividades de Administração do METRÔ-DF exercício findo em 31/12/2012.** Publicado no Diário Oficial do Distrito Federal, em 28 de mar. de 2013.

Companhia do Metropolitan de São Paulo. **Institucional.** Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/rel-administracao.pdf>>. Acesso em 20 dez. 2012.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. **Institucional.** Disponível em: <[http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/cptm.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/cptm.asp)>. Acesso em 20 dez. 2012.

Empresas Públicas de São Paulo. **Demonstrativos Contábeis do METRÔ e CPTM.** Exercícios 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012. Disponível em: <<http://empresaspublicas.imprensaoficial.com.br/>>. Acesso em 03 mai. 2013.

GIAMBIAGI, Fabio; ALÉM, Ana Cláudia. **Finanças Públicas.** – 3 ed. – Rio de Janeiro: Elsevier, 2008. 3ª reimpressão. 7, 12 e 13 p.

HENDRIKSEN, Eldon S.; VAN BRENDA, Michael F. **Teoria da Contabilidade.** Tradução de Antonio Zoratto Sanvicente. – 1. ed. – 7. Reimpressão. – São Paulo: Atlas, 2009. 525 p.

IUDÍCIBUS, Sérgio de et al. **Manual de Contabilidade Societária.** 1. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MUNDIM, Mariângela Santos. **O modelo de gestão de pessoas da Petrobras.** Natal: 3º CONGESP-RN, 2009. 45 slides: color. Disponível em: <[http://www.searh.rn.gov.br/congesp/downloads/iiicongesp/RH\\_Mariangela\\_Santos\\_Mundim.pdf](http://www.searh.rn.gov.br/congesp/downloads/iiicongesp/RH_Mariangela_Santos_Mundim.pdf)>. Acesso em 20 abr. 2013.

NIYAMA, Jorge Katsumi; SILVA, César Augusto Tibúrcio. **Teoria da Contabilidade.** 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011. 113 a 151 p.

PETROBRAS. **Demonstrativos Contábeis de 2012.** Disponível em <<http://www.investidorpetrobras.com.br/pt/central-de-resultados/4t12.htm>>. Acesso em 10 jun. 2013.

ROSS, Stephan A.; WERTERFIELD, Randolph W.; JORDAN, Bradford D. **Princípios da Administração Financeira**. Tradução de Andrea Maria Accioly Fonseca Minardi; revisão técnica Antonio Zoratto Sanvicente. – 2 ed. – São Paulo: Atlas, 2000. 58 e 59 p.

SALES, Isabel Cristina Henriques et al. Impairment e o setor de energia elétrica: características da evidenciação contábil. **Revista Ambiente Contábil**, Natal, v. 4, n. 1, p. 120-137, jan./jun. 2012.

SANTOS, José Luiz dos; SCHMIDT, Paulo. **Contabilidade Societária**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SILVA, Paula Danyelle Almeida da et al. Análise da evidenciação das informações sobre o impairment dos ativos de longa duração de empresas petrolíferas. **BASE – Revista de Administração e Contabilidade da Unisinos**, Rio de Janeiro, v.6, n. 3, p. 258-274, set./out. 2009.

TERRACAP. **Relatório de Atividades de Administração da TERRACAP exercício findo em 31/12/2012**. Disponível em:  
<[http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2013/04\\_Abril/DODF%20N%C2%BA%20081%2019-04-2013/Se%C3%A7%C3%A3o03-%20081.pdf](http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2013/04_Abril/DODF%20N%C2%BA%20081%2019-04-2013/Se%C3%A7%C3%A3o03-%20081.pdf)>. Acesso em 10 jun. 2013.

TRENSURB. **Demonstrativos Contábeis**. Disponível em:  
<[http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas\\_detalhe.php?codigo\\_sitemap=3025](http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=3025)>. Acesso em 20 mai. 2012.

TRENSURB. **A Empresa**. Disponível em:  
<[http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas\\_detalhe.php?codigo\\_sitemap=3&PHPSESSID=103d8a4ba494fafb766ee9275be065ad](http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=3&PHPSESSID=103d8a4ba494fafb766ee9275be065ad)>. Acesso em 03 dez. 2012.

VALE. **Demonstrativos Contábeis de 2012**. Disponível em  
<[http://www.vale.com/PT/investors/Quarterly-results-reports/20F/20FDocs/20F\\_2012\\_p.pdf](http://www.vale.com/PT/investors/Quarterly-results-reports/20F/20FDocs/20F_2012_p.pdf)>. Acesso em 10 jun. 2013.