



3ª Reunião

ATA DA 3ª REUNIÃO

PROGRAMA DE BÔNUS - CLÁUSULA 069 DO ACT 2009 / 2010

Na data de 17 de novembro de 2.009, às 09h30, na sala de reuniões da Presidência da CPTM, sito à Rua Boa Vista nº 175 – 9º andar, São Paulo, SP, reuniram-se os representantes da COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM, a saber: José Antônio Magri (GRH); Luiz Carlos Bergamasco (DP), Pedro Tegon Moro (DP); Ivan Aparecido Souza Moreno (GRH), Antonio Carlos Rodrigues (PR), Eduardo Egisto Rombolli (DO) e representantes do SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS DE SÃO PAULO – STEFSP, a saber: Augusto Alves Barrozo Filho, Luis Antonio de Oliveira e Maurício Alves de Matos; representantes do SINDICATO DOS ENGENHEIROS NO ESTADO DE SÃO PAULO - SEESP, a saber: Feres Mohamad Amin e Diógenes Bêrgamo Filho; representantes do SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS DA ZONA SOROCABANA - STEFZS, a saber: Éverson P. dos Santos Craveiro, Silnei Aparecido Farkas e Múcio Alexandre Bracarense; representantes do SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS DA ZONA DA CENTRAL DO BRASIL – STEFZCB, a saber: Edson Gutierrez dos Santos, Luiz Carlos Salinas e Márcio Machado da Silva, para participarem da 3ª reunião referente à implantação do Programa de Bônus, com vigência no período de janeiro a dezembro de 2010. Antes de iniciar os trabalhos foram entregues aos Sindicatos cópias da ata da reunião extraordinária – Apresentação de Indicadores, realizada em 10/11/2009, e da ata da 2ª reunião, devidamente assinadas pelos participantes. Entregue também aos Sindicatos cópia de Requerimento de Registro do Acordo Coletivo de Trabalho 2009 / 2010 para que sejam devidamente assinados e devolvidos à Empresa. Dando continuidade aos trabalhos iniciados na reunião anterior o Sr. Magri levou ao conhecimento dos Sindicatos, para discussão nesta reunião, sugestões de Indicadores Globais e Setoriais. Comentou que a formatação final do programa a ser proposta pela Comissão deverá ser submetida à apreciação e aprovação da Diretoria e dos órgãos de governo, no que os Sindicatos discordaram, pois entendem que a Comissão formada entre Sindicatos e Empresa tem autonomia para definir as regras e critérios de pagamento do Programa de Bônus, conforme prevê a Cláusula 069 do ACT 2009/2010, sem anuência dos órgãos governamentais. A seguir, apresentou os estudos realizados pela Empresa a respeito do indicador global **Viagens Realizadas** com a série histórica de 2007 a 2009. Destacado que os números correspondentes ao 3º quadrimestre de 2009 são dados estimados. Segundo o Sr. Magri o desafio que o grupo tem pela frente é o de sugerir metas a serem consideradas para efeitos de elaboração do Programa. Os Sindicatos sugeriram fixar, com base na média anual projetada para 2010, a meta a ser atingida por quadrimestre. A respeito desse indicador os Sindicatos comentaram sobre dificuldades em se fazer uma projeção anual devido a existência de fatores externos que poderiam interferir na aferição dos resultados. Em síntese, foram propostas medições quadrimestrais com aferição nos seus respectivos períodos e pagamento. Os Sindicatos solicitaram que fossem informados das interferências ocorridas no período para terem condições de melhor avaliar e sugerir metas. Após os devidos esclarecimentos de dúvidas desse indicador ficou consensado que a

ATA DA 3ª REUNIÃO

PROGRAMA DE BÔNUS - CLÁUSULA 069 DO ACT 2009 / 2010

Empresa encaminhará o material contendo as intercorrências das obras nas viagens realizadas, para que os Sindicatos tomassem conhecimento, analisassem e fizessem sugestões de proposta de metas para 2010. Outro indicador global refere-se à **Pesquisa de Satisfação do Usuário** medida anualmente no período de 2003 a 2008. Como o programa está sendo trabalhado com metas quadrimestrais a Empresa está viabilizando para que essa pesquisa seja realizada agora no mês de novembro de 2009 e que servirá de base para as próximas 3 (três) a serem realizadas por quadrimestre, possibilitando assim a aferição desse indicador. Na sequência, o Sr. Magri iniciou a exposição e explicação de alguns indicadores setoriais para avaliação do grupo, tendo informado que encaminhará cópia do material da apresentação por e-mail, para análise, avaliação e sugestão, em atendimento à solicitação dos Sindicatos. O primeiro indicador setorial, para discussão e avaliação pelo grupo, diz respeito ao **Intervalo entre Trens – INT**, cuja medição é apurada por dia útil, dividindo-se o intervalo realizado pelo intervalo programado, levando-se em consideração a Linha, sentido, período da manhã e da tarde nos horários de pico dos trens. Ao final de cada mês, apura-se uma média das variações ocorridas para fins de análise e comparação. Numa avaliação preliminar acerca da sugestão desse indicador os Sindicatos comentaram que esse tipo de indicador sofre interferência de muitas variáveis. Segundo a Empresa tais variáveis poderá seguir um padrão preestabelecido (régua) descartando pontos extremos e pontuais fora da régua. Outro indicador setorial sugerido para discussão e avaliação refere-se a **Reclamações de Atendimento da Linha – IRG**, recebidas dos usuários por milhões de passageiros transportados nas diversas Linhas. O indicador será medido mensalmente levando-se em consideração o número de reclamações dos usuários recebidas de cada Linha por e-mail, carta, telefone ou pessoalmente. Foi apresentada para discussão e avaliação demonstrativo sobre a evolução histórica nos anos de 2007 e 2008. Os Sindicatos manifestaram preocupação quanto à inclusão desse indicador, alegando a existência de grande quantidade de fatores externos que podem interferir no resultado final e que não se têm como aferir a procedência ou não da reclamação recebida, vez que podem ser decorrentes de: ausências / faltas de empregados nas linhas de bloqueio, eventos esportivos, etc. Outro indicador setorial sugerido refere-se à **Quilometragem Média entre Falhas do Material Rodante – MKBO**, que é apurada dividindo-se o total de quilometragem percorrido pela frota de trens no mês x número de carros, pelo numero total de falhas abertas nível 1 de trens no mês. No final do período de aferição deverá ser calculada a média aritmética dos últimos 12 meses, cujo valor obtido deverá ser utilizado para obtenção do MKBO. Apresentado ao grupo para discussão e avaliação demonstrativo de resultados aferidos, percentualmente, no período de 2005 a 2008. Os Sindicatos sugeriram que se acrescente na fórmula + 1 no denominador. Outro indicador setorial apresentado pela Empresa foi o **Tempo Médio entre Falhas do Sistema MTBF**, apurado pela aplicação da seguinte fórmula: E (fator multiplicador, que depende da quantidade de equipamentos) x D (quantidade de dias no período considerado) x H (quantidade de horas diárias = 24), dividido por F (falhas no período

ATA DA 3ª REUNIÃO

PROGRAMA DE BÔNUS - CLÁUSULA 069 DO ACT 2009 / 2010


considerado). Para a apuração desse indicador são consideradas as falhas de nível 1 (hum), que correspondem às ocorrências urgentes que impedem a movimentação segura ou que interfiram na circulação dos trens, degrade o conforto do usuário e que apresentem irregularidades que, de modo geral, possam afetar a imagem da Empresa frente ao usuário. As falhas de nível 1 (hum) referem-se a: subestações, rede aérea, sinalização e via permanente. Os Sindicatos sugeriram que na fórmula se acrescente +1 ao denominador. De acordo com os Sindicatos este fator sofre interferência de empregados terceirizados na via permanente e subestação, bem como deve ser reavaliado qual o tipo de falha que deve ser considerada na medição: de nível 1, 2, 3 e/ou 4? Sobre este indicador o SEESP, por intermédio do Sr. Diógenes, solicitou permissão para apresentar ao grupo, estudo específico sobre MTBF que foi desenvolvido e que vem sendo aplicado na área de manutenção. Este tipo de ferramenta permite, através de simulações e dados reais, fazer um controle e acompanhamento do comportamento desse indicador em cada Linha da Operação. A seguir, a título de ilustração, o Sr. Diógenes fez uma rápida explanação ao grupo sobre essa ferramenta de trabalho, utilizando gráficos e tabelas com dados quantitativos levantados sobre MTBF na área de manutenção em 2009, demonstrando evolução histórica mensal, comparativos de resultados previstos e apurados, bem como resultados esperados, levando-se em consideração alguns amortecedores. Foram realizadas diversas simulações com base em metas estimadas para o período, atribuído números aleatórios em alguns fatores amortecedores e verificado graficamente o comportamento do indicador ao longo do tempo e seus reflexos. O estudo apresentado prevê a inclusão de qualquer tipo de amortecedor e compensações de perdas ocorridas dentro do mesmo período de medição ou não. Segundo o Sr. Diógenes este tipo de estudo pode servir para aplicação em qualquer indicador e fatores amortecedores que se queira adotar. A proposta, em termos de pagamento, é apurar os resultados ao final de cada quadrimestre. Como a apresentação despertou o interesse do grupo, o Sr. Magri marcou uma reunião informal com o SEESP no período da tarde, a fim de obter maiores detalhes e esclarecimentos a respeito dessa ferramenta de controle desenvolvida. Outro indicador setorial sugerido refere-se a **Ocorrências de Segurança Pública – IOS**, cujo indicador é medido mensalmente verificando-se a relação entre o número de ocorrências de segurança pública (delitos e contravenções penais) envolvendo usuários e total mensal (em milhões) de passageiros transportados na Linha. No final do período, a aferição deverá ser calculada por quadrimestre. Pela ilustração gráfica da evolução histórica demonstrada através de um gráfico, nota-se que é um índice que vem apresentando queda ao longo do tempo: 2006 = 6,40%; 2007 = 5,60% e 2008 = 4,80%, com média de 5,60%. Na avaliação dos Sindicatos esse é um bom indicador para ser considerado. Outro indicador setorial apresentado aos Sindicatos refere-se ao **Índice de Disponibilidade das Instalações Fixas IDIF**, que é calculado mediante aplicação da seguinte fórmula: soma do índice de disponibilidade dos quatro principais sistemas – IDS (sinalização, via permanente, rede aérea e subestação) e do índice de

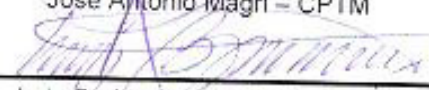
Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'Magri' and several other initials.

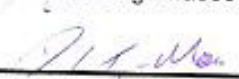
ATA DA 3ª REUNIÃO

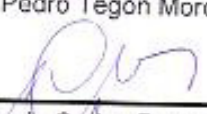
PROGRAMA DE BÔNUS - CLÁUSULA 069 DO ACT 2009 / 2010

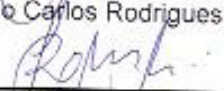
disponibilidade dos três principais equipamentos de estação (percebidos pelo usuário) – IDE, dividido por 2 (dois) e multiplicado por 100%. A título de ilustração e exemplificação da apuração desse indicador, foi apresentado o cálculo do IDS de cada linha no período de março a setembro de 2008 e apurada uma média geral por sinalização, rede aérea, via permanente e subestações. Apresentado também o cálculo do IDE por Linha no período de março a setembro de 2008, atribuindo pesos aos equipamentos – elevadores = 0,30; escada rolante = 0,50 e scaps (bloqueios) = 0,20. Para a próxima reunião serão discutidas as sugestões e avaliações dos Sindicatos sobre os estudos apresentados pela Empresa na reunião de hoje, Nada mais havendo a acrescentar a reunião foi encerrada às 12h30 horas.

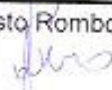

José Antonio Magri - CPTM



Luiz Carlos Bergamasco - CPTM



Pedro Tegón Moro - CPTM



Antonio Carlos Rodrigues - CPTM



Eduardo Egisto Rombolli - CPTM

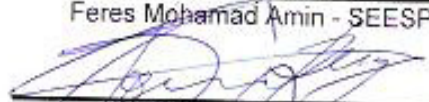

Ivan Aparecido Souza Moreno - CPTM



Augusto Alves Barrozo Filho - STEFSP

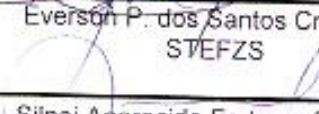

Luis Antonio de Oliveira - STEFSP

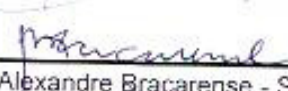

Maurício Alves de Matos - STEFSP

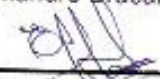

Feres Mohamad Amin - SEESP

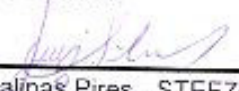

Diggoris Bergamo Filho - SEESP

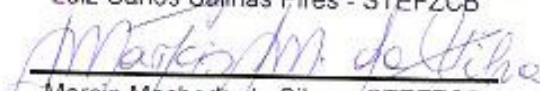

Everson P. dos Santos Craveiro -
STEFZS


Silnei Aparecido Farkas - STEFZS


Múcio Alexandre Bracarense - STEFZS


Edson Gutiérrez dos Santos -
STEFZCB


Luiz Carlos Salinas Pires - STEFZCB


Marcio Machado da Silva - STEFZCB