

TELETRABALHO E AMBIENTE

Deslocamentos urbanos motorizados na mira da COP-21

Olímpio Alvares

Diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade da Sociedade Brasileira de Teletrabalho e Teleatividades – Sobratt; membro fundador da Comissão de Meio Ambiente da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP; Diretor da L’Avis Eco-Service, especializada em transporte sustentável, inspeção técnica e emissões veiculares; ex-gerente da área de controle de emissões de veículos em uso da Cetesb. E-mail: olimpioa@uol.com.br



A Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC) foi lançada na Cúpula da Terra do Rio de Janeiro em 1992. Foi ratificada por 196 países, que constituem as “partes”. A 21ª Conferência das Partes da UNFCCC (COP-21) e a 11ª Reunião das Partes no Protocolo de Quioto (MOP-11) ocorreram entre 30 de novembro e 11 de dezembro de 2015 em Paris. Após 23 anos de estudos profundos e intensas discussões, chegou-se ao mais auspicioso acordo climático da história, que será ratificado em 22 de abril de 2016 na Organização das Nações Unidas (ONU) em Nova York por mais de cento e trinta países.

Desta vez, finalmente, o acordo contou com o engajamento da China e dos Estados Unidos (EUA), que já vinham anunciando ambiciosas ações nacionais em prol da redução das emissões de carbono de origem fóssil. O objetivo comum é manter o aquecimento global abaixo dos 2° C acima da temperatura média da superfície terrestre da era pré-industrial. Cabe aos países industrializados a maior parte da responsabilidade das ações de controle das emissões de origem antropogênica.

De modo semelhante à China e EUA, a partir da Conferência de Paris, o Brasil aparenta demonstrar uma atitude diferente em relação a assumir um concreto protagonismo no combate às mudanças climáticas – não apenas seguir “pedalando” (expressão usada pelo prof. José Goldemberg em recente artigo sobre a COP-21) com as promessas de ações não cumpridas e o *show-off* de boas intenções descolado da realidade nacional.

Assim, o Brasil encaminhou à UNFCCC, em setembro de 2015, sua Pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC), que



www.antp.org.br

apresenta as ações brasileiras para atingimento das metas de mitigação e seus meios de implementação. A iNDC será transformada em NDC (Nationally Determined Commitment – Compromisso Nacionalmente Determinado); perderá então a letra “i” de *intended*, em português, pretendido. O compromisso oficial pretendido é reduzir as emissões de gases do efeito estufa em 37% abaixo dos níveis de 2005, em 2025; em seguida, reduzir essas emissões em 43% abaixo dos níveis de 2005, em 2030. Segundo o Ministério do Meio Ambiente, essa contribuição é consistente com os níveis de emissão de 1,3 GtCO₂e (giga-tonelada equivalente de CO₂) em 2025 e 1,2 GtCO₂e em 2030, correspondendo, respectivamente, às reduções de 37% e 43%, com base no nível de emissões em 2005 de 2,1 GtCO₂e. Isso corresponde à queda, em 2025, de 66% na intensidade de emissões (por unidade de PIB) do País em relação a 2005, e em 75% em 2030.

O governo estima que as emissões per capita brasileiras eram da ordem de 6,5 tCO₂e em 2012 – similares às metas de emissões que alguns países desenvolvidos consideram ambiciosas para 2030. Mas a contribuição do Brasil, no âmbito de um – em princípio – pretendido e ambicioso plano de desenvolvimento sustentável, segundo as atuais diretrizes oficiais, deve alcançar as 6,2 tCO₂e em 2025 e 5,4 tCO₂e em 2030, o que confirma a ambição brasileira mesmo diante da perspectiva de crescimento demográfico.

No setor de transportes, está previsto, no plano nacional, entre outras ações relacionadas à substituição de combustíveis fósseis por energia renovável limpa (biocombustíveis – etanol, biodiesel e biogás –, eólica, hidráulica e solar fotovoltaica), a promoção de estratégias para incremento da eficiência energética (como, por exemplo, as medidas de **redução da demanda de deslocamentos motorizados desnecessários**), e melhorias na infraestrutura de transportes e no transporte público em áreas urbanas.

O **transporte sustentável** foi, portanto, colocado em destaque na COP-21. As medidas foram discutidas em muitos eventos relacionados. A anfitriã, Paris, apresentou sua meta de substituição de 80% da frota de 4,5 mil ônibus (a diesel) até 2025, por unidades elétricas – a uma taxa de substituição de 500 ônibus por ano. Os 20% restantes circularão com biometano – oriundo do processo de purificação do biogás, econômico e abundante em aterros sanitários e numa gama de processos agropecuários e industriais. Muitas cidades assinaram o compromisso, no âmbito de uma iniciativa conhecida por **Compacto de Cidades**, conduzida pelo Fórum de Cidades Sustentáveis (C40), para seguir caminhos similares ao de Paris.

Outro projeto apresentado em Paris, o MobiliseYourCity (<http://www.mobiliseyourcity.net/en/>), também pode gerar expectativa positiva

entre técnicos de transporte, urbanismo, meio ambiente e gestores de cidades brasileiras. O momento é de boas oportunidades: pela Lei Federal nº 12.587/2012 da Política Nacional de Mobilidade Urbana, municípios com mais de 20 mil habitantes são obrigados a elaborar planos de mobilidade urbana. O MobiliseYourCity pretende desenvolver planos de mobilidade urbana sustentáveis em 100 cidades e em 20 países em desenvolvimento até 2020, com forte viés na desmotorização e na gestão da demanda de viagens urbanas desnecessárias – restrição do uso do transporte individual, incentivo às bicicletas, transporte a pé, transporte público limpo (ou de baixo potencial poluidor) e os chamados programas de TDM, GDV ou GDM (gestão de demanda de mobilidade corporativa), entre outras ações na área do planejamento urbano e gestão de cidades. Os programas de GDV incluem, entre seus principais componentes, o trabalho a distância, também conhecido por teletrabalho, trabalho remoto e *home-office*.

Segundo o World Resources Institute (WRI) em seu recente estudo “Opções de políticas para reduzir emissões relacionadas ao uso de energia”, o transporte é o setor que mais contribui para as emissões de gases do efeito estufa (GEE), resultantes do uso de energia no Brasil, representando um abrangente campo para formulação de estratégias de cunho ambiental-climático. Pode-se alcançar uma ambiciosa descarbonização nesse setor por meio do uso de transporte coletivo e meios não motorizados. O WRI enfatiza que um conjunto de marcos regulatórios bem desenhados e incentivos apropriados encorajarão as ações nesta área. Atenção senhores profissionais da mobilidade, tudo isso está ainda por ser desenvolvido no Brasil!

Segundo o mesmo WRI, em outra publicação do Embarq-Brasil, os deslocamentos ao trabalho são responsáveis por aproximadamente metade das viagens realizadas diariamente nas cidades brasileiras e por uma perda de tempo entre 10 e 15 dias inteiros por ano, por pessoa. Nesse contexto, e com essa evidência estatística que salta às vistas, a mobilidade corporativa e o teletrabalho vêm se consolidando nos quatro cantos do planeta como potencial alternativa de desmotorização, além de demonstrar reiteradamente uma série virtuosa de outros relevantes cobenefícios para empresas, colaboradores e o meio ambiente. A oportunidade é grande: segundo a publicação, 80% dos paulistanos amargurados com os congestionamentos afirmam estar dispostos a deixar de utilizar o carro, caso existam opções razoáveis de transporte – ou não transporte. Em outras grandes cidades congestionadas, essa proporção não deve ser muito diversa.

Atualmente, a prática corporativa e a ciência demonstram de modo pacífico que inexistem as supostas barreiras culturais, administrativas, técnicas, de segurança, educativas e, especialmente, as barreiras tão



www.antp.org.br

mencionadas por gestores resistentes e mal informados, de ordem jurídico-trabalhista, que poderiam causar eventuais restrições à adoção do trabalho a disso, com a recente explosão das acessíveis tecnologias de informação e comunicação (TIC) plenamente consolidadas na sociedade brasileira, estamos diante de uma desafiadora perspectiva de potencializar a penetração dessas medidas no meio corporativo brasileiro. Para tal, requer-se o auxílio de parceiros eficientes: gestores de instituições, eu, você que me lê e a sociedade como um todo – todos convenientemente esclarecidos. Eis nosso próximo desafio.

De fato, o teletrabalho constitui uma das formas possíveis de evitar os nefastos deslocamentos urbanos motorizados desnecessários, implicando – sem quaisquer riscos gerenciais, devido à sua inerente flexibilidade e reversibilidade – múltiplos benefícios econômicos e sociais às instituições e aos seus colaboradores, além de reduzir a pressão do tráfego motorizado sobre o meio ambiente e a saúde pública. Assim, converge-se com a premente necessidade atual de **desmotorizar** a mobilidade urbana nas cidades brasileiras, pelo fomento ao desenvolvimento urbano sustentável e bem-estar social, favorecendo as gerações futuras, com melhoria da qualidade de vida e redução dos impactos sociais, econômicos e ambientais do transporte motorizado individual. São muitos os benefícios no tocante à mobilidade urbana, promovidos pelo trabalho a distância, todos eles facilmente quantificáveis:

- Redução do consumo e dos custos individuais e coletivos com combustíveis fósseis e renováveis;
- Redução das emissões de poluentes locais (tóxicos) e globais (efeito estufa), causadores de estresse, incômodos, doenças cardiovasculares, respiratórias e mentais, das mortes prematuras e do aquecimento do planeta;
- Redução da poluição sonora urbana – difusa e localizada;
- Redução dos acidentes de trânsito e suas consequências socioeconômicas;
- Redução da superlotação do sistema de transporte público;
- Redução dos congestionamentos e da perda de tempo de cidadãos nos congestionamentos;
- Aumento da velocidade média do tráfego motorizado remanescente, com redução proporcional dos fatores de emissão de poluentes e de consumo de combustível;
- Melhoria da fluidez do tráfego, abrindo espaço físico mais amigável nas vias públicas para aumento da penetração das alternativas ao transporte individual e coletivo motorizado;
- Redução do absenteísmo nas corporações e instituições;
- Maior inclusão de profissionais de excelência portadores de necessidades especiais.

Diante desse pacote atraente de vantagens, o voluntário engajamento das corporações tem sido normalmente, no varejo, consequência natural e direta da simples disseminação de informação apropriada e bem dirigida, detalhando cada um dos multifacetados benefícios do trabalho a distância. Daí a suma importância do desenvolvimento de parcerias técnicas dos especialistas e promotores do teletrabalho e programas de GDV com entidades isentas e reconhecidas com forte influência conceitual e técnica sobre os setores dos transportes públicos, mobilidade urbana, planejamento e gestão de cidades, universidades, sindicatos, associações corporativas e do meio ambiente.

A expansão do teletrabalho pode ser potencializada pelo engajamento espontâneo das entidades do terceiro setor e de lideranças políticas, por meio da ação de tomadores de decisão devidamente esclarecidos e sintonizados com as melhores práticas correntes, incluídas as de países que instituíram com sucesso leis e regulamentos de caráter sutil – ou mesmo disruptivo – bem justificados e formulados, visando à adoção de políticas públicas voluntárias – e/ou compulsórias – que privilegiam o trabalho remoto.

Para os colegas que estranharam a citada compulsoriedade de medidas de adoção do teletrabalho e GDV, sugere-se conhecer as leis que vigoram nos EUA que compelem todas as agências do governo federal e de alguns estados a implantar programas compulsórios de teletrabalho e/ou de redução da milhagem corporativa anual, devidamente auditados pelos gestores das secretarias de administração. O governo americano não vacila quando o assunto é economizar combustível, reduzir a poluição do ar e o efeito estufa, aumentar a produtividade e reduzir custos do setor público, liderando um modelo de gestão de sucesso, um *benchmark* e ótimo exemplo para as empresas da iniciativa privada.

De volta ao Brasil, como já mencionado, o cenário político atual também é extremamente favorável à expansão do trabalho a distância – talvez até determinante. O gerenciamento e controle da demanda desenfreada de deslocamentos motorizados urbanos, individuais e coletivos, é um dos mais relevantes componentes e já está incorporado em destaque nas estratégias para o eficaz cumprimento:

- dos acordos internacionais e decisões nacionais, regionais e locais decorrentes da 21ª Conferência das Partes (COP-21) da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC) e da 11ª Reunião das Partes no Protocolo de Quioto (MOP-11), que ocorreram em Paris;
- da Lei nº 12.187/2009 que instituiu a Política Nacional sobre Mudança do Clima;
- da Política Estadual de Mudanças Climáticas (PEMC), estabelecida pela Lei Estadual Paulista nº 13.798/2009;



www.antp.org.br

- do Plano de Controle da Poluição por Veículos do Estado de São Paulo (PCPV), instrumento estratégico do cumprimento das metas estabelecidas pelo Decreto Estadual nº 59.113/2013;
- da Lei nº 14.933/2009, que instituiu a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo;
- da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e os Planos Municipais de Mobilidade Urbana, com enfoque na sustentabilidade e preservação da qualidade ambiental;
- da Lei nº 8.213/91, conhecida como Lei de Cotas, que visa à **inclusão de trabalhadores eficientes portadores de necessidades especiais**.

Finalmente, é indispensável reiterar que a abrangente penetração de informação técnica de qualidade é a chave para a oportuna disseminação de conhecimento, visando à construção de sinergias positivas em relação ao teletrabalho e ao GDV tanto no setor corporativo como um todo quanto no terceiro setor e nas instituições públicas e privadas especializadas na gestão do trânsito, transportes, mobilidade, meio ambiente, educação e planejamento urbano. O **não transporte** e a minimização dos deslocamentos urbanos corporativos motorizados desnecessários nos centros urbanos congestionados podem, assim, ser fomentados por meio da expansão redobrada do teletrabalho, das teleatividades e de outras medidas corporativas específicas (como o GDV) que favoreçam a **desmotorização** e a consequente melhoria da mobilidade urbana.

Essa ênfase será materializada por meio de animadas parcerias multi-institucionais, visando à produção e divulgação sistemática de propostas de políticas públicas e artigos, estudos técnicos, pesquisas, práticas de sucesso, estudos de caso, divulgação de cursos, treinamentos, eventos e palestras.

Este é um dos temas em discussão na Comissão de Meio Ambiente da Associação Nacional de Transportes Públicos.