

**61.<sup>a</sup> Reunião Ordinária do  
COMITÊ MUNICIPAL DE MUDANÇA DO CLIMA E ECOECONOMIA  
dia 27 de fevereiro de 2018, às 09:30h, na UMAPAZ**

**Ata da 61.<sup>a</sup> Reunião Ordinária**

Em 27 de fevereiro de 2018, o Comitê de Mudança do Clima e Ecoeconomia do Município de São Paulo promoveu sua 61.<sup>a</sup> reunião ordinária, realizada na Universidade Aberta do Meio Ambiente e da Cultura de Paz – UMAPAZ, situada na Av. Quarto Centenário, 1268 - Parque Ibirapuera - Portão 7A - São Paulo – SP, às 09h30min com as seguintes Pautas:

**Expediente:**

- Informes gerais
- Sugestões para inclusão nesta Pauta

**Ordem do Dia:**

- Apresentação - **“Teletrabalho e os Programas de Gestão da Mobilidade Corporativa (GDM)” por Guillermo Petzhold** - Especialista em Mobilidade Urbana / Urban Mobility Specialist Programa Cidades do **WRI Brasil**.
- Apresentação - **“Teletrabalho como estratégia relevante de política pública de controle de poluição e aquecimento do planeta” por Olímpio de Melo Alvares Junior** - Diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade da Sobratt - **Sociedade Brasileira de Teletrabalho e Teleatividades**.
- Perguntas e Debate aberto
- Informes em geral e sugestões de inclusão em outras Pautas

**Laura Ceneviva**

**Secretária Executiva do Comitê Municipal de Mudança do Clima e  
Ecoeconomia de SP**

## **ATA da 61ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO COMITÊ DE MUDANÇA DO CLIMA, REALIZADA EM 27/02/2018**

A reunião foi iniciada pelo senhor **Ricardo Viegas, Secretário Adjunto** que saudou a todos e justificou registrando primeiro que a Secretária Executiva, Laura Ceneviva está em convalescença, após uma cirurgia feita no dia 19, ela está afastada e no início de março, com certeza até o dia 6 de março ela deve retornar. Também queria informar que está tudo bem, está tudo sob controle. Colocou que sabe que os membros têm um bom alinhamento com ela e ela é uma boa companheira sempre. Então, é importante que os senhores tenham informações a respeito da sua recuperação. Primeiramente, eu declaro aberta a 61ª reunião do Comitê, Também queria registrar ausência do Secretário Eduardo, porque, neste momento, está ocorrendo uma reunião na Prefeitura, em que será lançado o projeto da desestatização do Parque do Ibirapuera. O anúncio é hoje e a partir do dia 28, amanhã, já está em consulta pública o projeto de desestatização. Seria importante que os Senhores, como membros do Comitê, com certeza têm interesse no tema. Seria importante que os Senhores também tivessem ciência de que nós estamos fazendo esse esforço. O Prefeito já tinha estabelecido como meta até o final de fevereiro que nós estaríamos com o projeto, da consulta aberta a partir do início de março. Então, eu também quero justificar a ausência do Eduardo e informar aos Senhores que nós tivemos a reunião, a última reunião nossa foi dia 30 de janeiro e perguntou se o PMMA já foi apresentado para o Comitê?

**Débora** – Sim, foi apresentado no final do ano em novembro.

**Débora Diogo CMMCE** - Bom dia a todos, vamos dar início à reunião. Pedimos a todos que se assentem, por gentileza. O Secretário Adjunto, Ricardo Viegas vai presidir a reunião e eu sou a Débora Diogo do Comitê. Nós hoje temos como expediente da 61ª reunião a leitura e a aprovação das Atas das últimas reuniões: 58ª, 59ª e 60ª, que, na verdade, os membros do Comitê receberam por e-mail e nós aguardamos que vocês se manifestem. Se tiverem alguma questão a colocar, alguma alteração, por favor, nós pedimos que nos comuniquem agora ou então que encaminhem por e-mail, para que nós possamos fazer a revisão e alterar. Só para informe de todos, todas as Atas do Comitê estão sendo disponibilizadas no site da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, dentro do link do Comitê de Mudanças Climáticas e as apresentações nós estamos também, com a mudança do site da Prefeitura, existe a perspectiva de que nós vamos conseguir colocar todas as apresentações técnicas que foram feitas nas reuniões colocar no site para que as pessoas possam acessar e conferir. Então, em breve, nós teremos também todas essas apresentações técnicas que foram feitas aqui nas reuniões do Comitê. Alguém tem alguma questão a colocar com relação às Atas? Se tiverem, de toda maneira pode ser que não tenha tido tempo de ler ainda, nós aguardamos o retorno de vocês.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** É importante também que os Senhores tenham informação a respeito desse assunto, porque a gente está fazendo todo um esforço com relação ao Plano Municipal da Mata Atlântica. Tivemos o lançamento no dia 3 de fevereiro, aqui nessa sala. Nós tivemos o lançamento oficial, inclusive com a presença do Prefeito, com o Presidente do SOS Mata Atlântica, enfim. O nosso esforço hoje é focar a questão do Plano Municipal como um esforço que a Secretaria fará em relação à questão do Plano Municipal da Mata Atlântica e que os Senhores conhecem e que nós estamos fazendo um esforço muito grande de comunicação. Então, eu queria também passar aos Senhores esta informação. Acho que são dois pontos que, neste momento, eu estou me recordando para apresentar como uma informação geral. Então, o plano de desestatização, que é um marco para nós. A gente está com muita expectativa, com expectativa muito positiva em relação ao projeto. Só para dar um resumo a vocês: o projeto ele está colocando o Ibirapuera no projeto de desestatização com mais cinco parques como combo, ou seja, quem levar o Ibirapuera também levará mais cinco parques. Tem os princípios que foram colocados como regras no plano de desestatização - veja a dificuldade que eu tenho para falar isso - porque não é privatização, mas sim uma desestatização. A gente está querendo desonerar a Prefeitura desse custo, que em alguns momentos tem sido muito difícil no esforço da gestão de termos orçamento próprio para fazer a gestão desses cento e seis, cento e sete parques. A nossa torcida e o nosso esforço é que dê certo esse projeto que, com certeza, abrirá portas para os próximos pacotes que se pretende fazer. A nossa torcida é que dê certo esse projeto. Os

Senhores, como agentes, como participantes discutem essa questão ambiental para a gente. A gestão do parque, hoje, para nós, na Secretaria, é um ponto forte na gestão da Secretaria e para que isso ocorra, a gente precisa de mais recursos, de outros atores atuando nas unidades. Então, para nós está sendo um exercício muito interessante, até porque esse negócio em si, essa coisa de abrir parques, des estatizar parques é uma coisa nova no país em termos de parques urbanos; não estou falando de unidades de conservação, estou falando em parques urbanos. E esperamos que tenhamos sucesso com relação a isso. O próximo ponto é sugestões de inclusão nesta pauta, é isso? Aberta a palavra. Nenhuma inclusão? Está faltando? Ninguém pensou em nada? Está aberto. Os representantes na mesa das Secretarias, hoje nós vamos falar sobre transporte, sobre teletrabalho e depois nós vamos falar sobre Mobilidade Corporativa como forma de redução das emissões. Então, se não temos nada neste momento, vamos iniciar as apresentações da ordem do dia e depois, se no decorrer da apresentação a gente achar por bem colocar, enfim. Vamos lá?

**Débora Diogo** – Vamos apresentar então, o Guillermo Petzhold. Ele é especialista em mobilidade urbana do WRI Brasil Cidades Sustentáveis e atua principalmente na área de gestão de demanda de viagens e mobilidade compartilhada. Também análise de dados e sistemas de transporte coletivo e implementação e preparação para o início de operação de sistemas BRT e o desenvolvimento e avaliação de projetos em mobilidade urbana sustentável. Ele é formado em engenharia civil e é mestre em engenharia de transportes pela Federal do Rio Grande do Sul. Então, o Guillermo vai falar sobre o teletrabalho e os programas de gestão de mobilidade corporativa. Por favor.

**Guillermo Petzhold** - Bom dia a todos. Obrigado pela introdução, Débora, obrigado pelo convite em estar participando aqui da reunião do Comitê Clima. Todos me escutam bem agora? Rapidamente, para quem não conhece o WRI Brasil. O WRI é uma instituição sem fins lucrativos que foi fundada nos Estados Unidos em 82. Ele trabalha com seis grandes desafios globais: clima, florestas, água, energia, alimentos e cidades sustentáveis, que é o programa do qual eu faço parte. Hoje nós temos mais de seiscentos funcionários espalhados em diversos escritórios no globo e, aqui no Brasil, a gente já está atuando há doze anos, especialmente focado nas cidades sustentáveis desde o início, em 2005, e, mais recentemente, a gente também abriu um outro escritório que foca nos programas de clima e floresta. Nossa área de atuação: a gente trabalha tanto com o Poder Público nas esferas municipais, estaduais e federal, mas também com a iniciativa privada em promover projetos de mobilidade urbana e desenvolvimento urbano sustentável. Outras áreas também incluem governança, segurança viária, enfim. Bom, hoje a gente trabalha em mais de vinte cidades de Norte a Sul do país. Contextualizando rapidamente, hoje o assunto é transportes e mobilidade urbana. Eu não sou um especialista na parte ambiental de emissões, sou um especialista em transportes, mas a gente sabe que nas nossas cidades, especialmente, o setor de transportes ele representa uma grande parcela das emissões. Quando a gente faz o inventário de emissões, a gente vê que o setor de transporte é sessenta, cinquenta, às vezes setenta por cento das emissões provenientes dos grandes centros urbanos. Normalmente, o cenário de toda manhã, não sei se hoje, quando vocês estavam se deslocando até aqui no Ibirapuera ou com essa promessa de chuva logo mais, a gente sabe que esse vai ser o nosso cenário de deslocamento, digamos até o trabalho ou até a nossa reunião durante toda manhã e durante toda tarde, aquela imprevisibilidade de quanto tempo a gente vai levar nesse deslocamento. E também, pelo menos para quem se desloca em automóvel, o segundo problema da mobilidade urbana que a gente vai ver é a relação onde é que eu vou estacionar o meu automóvel. E a gente sabe que os congestionamentos, a aceleração e a frenagem, elas também são um grande emissor. A necessidade de deslocamentos ela é muito em virtude da concentração de determinados postos de trabalho em determinadas zonas, então a gente tem residência num ponto da cidade, trabalho e serviços em outro ponto, fazendo com que a gente tenha que se deslocar grandes distâncias. Então, percorrer essas grandes distâncias e emitir cada vez mais gases do efeito estufa, material particulado e muito por causa do planejamento das cidades. E, quando a gente pensa nos problemas de mobilidade urbana, normalmente a gente sempre pensa que a responsabilidade é toda do Poder Público. Então, Poder Público é o responsável por prover a infraestrutura, é o responsável por duplicar as vias, pavimentar as vias, o responsável por prover os serviços de transporte coletivo, mas muitas vezes a gente não leva em conta que as organizações privadas, os locais onde a gente trabalha ou estuda eles também influenciam a forma como a gente se desloca até o local. Poxa, se o meu local onde eu trabalho ele oferece

vagas de estacionamento gratuitas, ele está me incentivando indiretamente a me deslocar de automóvel até o local ou se eu tenho um veículo corporativo para fazer esse deslocamento, ele está me incentivando a deslocar de automóvel. E quando a gente olha para os novos empreendimentos ou para os empreendimentos que, enfim, que estão em construção, essas torres gigantes envidraçadas na Faria Lima ou ao longo da Marginal Pinheiros, a gente sempre vê que a realidade é promover mais vagas de estacionamento e, claro, existem leis municipais que preveem esse dispositivo e tu tem que estar em conformidade com elas, mas quando eu construo mais vagas eu incentivo mais deslocamentos motorizados e, conseqüentemente, eu emito mais poluentes. Então, por exemplo, nesse outdoor. Eu tenho um novo campus universitário e qual é a finalidade do campus universitário? E a gente vê que na segunda linha o primeiro destaque do campus não é o espaço privilegiado para educação, é as vagas de estacionamento que esse campus vai prover para os seus alunos. Então, existe uma inversão da lógica, Poxa, qual é a finalidade desse lugar: é ser um espaço de educação ou ser um estacionamento de automóveis? Então, eu tenho uma enquete para vocês, para movimentar as coisas de manhã. Eu quero que vocês pensem como vocês normalmente se deslocam. Eu sei que tem gente que se desloca um dia de uma forma, outro dia de outra, porque tem que buscar, levar filho ou tem reunião e tal, mas no usual. Um dia ensolarado, normal, na média. Levante a mão aqui quem se desloca em automóvel até o local de trabalho, por favor. Ok, então a gente tem uns quarenta, cinquenta por cento. Quem se desloca em transporte coletivo até o local de trabalho? A gente tem mais pessoas aqui - sessenta. Alguém se desloca a pé ou de bicicleta? Tá, então eu errei em algum local. Então, trinta e três por cento. Alguém tem a felicidade de só fazer *home-office* todos os dias? Duas pessoas. Então, nenhum deslocamento em si. Então, a gente tem aqui uns trinta a trinta e três por cento automóvel, uns cinquenta e cinco por cento, mais ou menos, de transporte coletivo, e uns cinco por cento teletrabalho e cinco por cento transporte ativo. Não sei se fechou cem por cento porque foi bem dividido e não facilitou os meus cálculos. Mas, normalmente a realidade é que mais pessoas se deslocam automóvel do que nesse público aqui, talvez porque a reunião seja do Comitê Clima e a consciência ambiental seja mais avançada nesse sentido, mas normalmente quando eu faço essas perguntas são sessenta por cento, setenta por cento das pessoas se deslocando em automóvel e aqui foi, felizmente, foi um percentual menor. Mas a realidade das cidades é que normalmente os deslocamentos a trabalho é esse percentual de sessenta por cento. E quando a gente para pensar nos problemas atuais... Bom, por que se preocupar só com os deslocamentos casa-trabalho ou casa - estudos? Esses deslocamentos eles representam cinquenta por cento de todas as viagens que a gente vê nas nossas cidades. Se a gente somar o percentual de estudo, pode chegar até oitenta por cento em alguns casos. Aqui em São Paulo é sessenta e alguma coisa por cento. Então, se a gente for pensar lá na matriz, no inventário de emissões, a parte de transporte representa uns 60, claro, tem energia, depois cai para transportes, mas que no final representa sessenta por cento. Tem um percentual que é de carga e outro percentual que é de passageiros. Supomos que seja cinquenta por cento cada um - porque é o que faz sentido a nível nacional- então, a gente está falando de trinta. Se a gente está falando de sessenta, então a gente está falando de uma fatia entre quinze a vinte por cento das emissões da cidade de São Paulo. Se fizer essa regra do dedão sem muita precisão. Vocês, por favor, vocês já devem ter percebido que eu não sou de São Paulo pelo meu leve sotaque, mas fiquem à vontade para me corrigir caso eu tenha falado algo errado nessas estimativas, por cima, do inventário da cidade. E esses locais de trabalho ou de estudo eles todos começam no mesmo horário. Todo mundo tem que bater ponto 8h30, 9 horas. Por que todo mundo tem que estar se deslocando no mesmo tempo? Isso gera os congestionamentos, é agravado porque quando a gente para no semáforo e olha para o lado só tem uma pessoa. Na maior parte dos casos só tem uma pessoa naquele automóvel ou às vezes é o pai ou a mãe levando a criança até a escola e tudo isso vira uma bola de neve. E o tema da nossa apresentação, que eu finalmente cheguei é a mobilidade corporativa, que ela basicamente ela busca que embora as organizações não possam determinar como a gente se desloca até o local de trabalho ou estudo, elas podem, sim, influenciar essa nossa escolha por determinado meio de transporte ou pelo próprio não deslocamento em si, como no caso do teletrabalho, e estimular o uso de modos mais sustentáveis. Um outro cenário é possível. Eu posso ter incentivos a ônibus fretados, eu posso promover a bicicleta, enfim, as caronas, os carros compartilhados, uma jornada flexível e o teletrabalho, enfim. E ela tem o potencial de reduzir em até vinte e quatro por cento as viagens em automóvel com um único ocupante. E isso muito trata de uma mudança, de uma quebra de

paradigmas. As organizações, assim como quando foi implementado que elas precisariam começar a ter vagas destinadas a bicicletas - não era só vaga de estacionamento para automóvel, mas também vagas para bicicleta -, isso trata de uma mudança de paradigmas, para elas mesmo perceberem o impacto que elas causam na mobilidade e o impacto e a pegada ecológica, porque quando a gente vai olhar para as organizações, muitas vezes elas não contabilizam o deslocamento do funcionário como parte da sua pegada, mas isso é totalmente errado porque elas estão determinando como esse deslocamento, não determinando, mas influenciando como esse deslocamento acontece. Mas também não basta as organizações promoverem o ambiente certo, o ecossistema propício para o deslocamento sustentável se nós mesmos, como pessoas, a gente não estiver disposto a mudar, a dar uma chance de se deslocar de outra maneira, de sair só... Ah, eu acho que vai ser tal e tal coisa, mas a gente se permitir experimentar a outra forma. E não é também: a partir de amanhã banido o automóvel, só de bicicleta. É aquilo: é uma mudança gradual de comportamento e a oportunidade é grande. Pela pesquisa da Rede Nossa São Paulo, do ano passado, oitenta por cento dos paulistanos declararam que estariam dispostos a deixar o carro em casa. Mas a gente sabe também que existe um grande abismo entre o declarar e estar disposto a e ao de fato executar aquela ação de mudança e gente precisa fomentar isso. As inovações tecnológicas estão propiciando um cenário oportuno para essa mudança de comportamento. Então, a gente tem vários aplicativos que estimulam a bicicleta, a carona, carro compartilhado, teletrabalho, enfim, mobilidade a pé, fretado 2.0, como eu gosto de falar - e também o transporte coletivo. Não sei se vocês utilizam - eu não ganho nada para isso -, se vocês utilizam o Moovit, que é uma plataforma que tu coloca o seu destino e ele vai te dizer a melhor rota de transporte coletivo para se deslocar até um determinado ponto da cidade. É tipo o Google Transit, mas eu acho aqui muito mais confiável esse aplicativo do que o outro porque os tempos estimados são melhores. E um plano de mobilidade corporativa ele oportuniza uma série de benefícios tanto para a organização, para as próprias pessoas e para a região; e na região a gente tem a redução do congestionamento local, a redução da poluição local e da emissão dos gases de efeito estufa. E alguns casos de sucesso aqui na própria cidade. É... ah, uma empresa. A gente vê que é uma tendência, cada vez mais empresas estão adotando esse tipo de solução, porque especialmente a nova geração - os millenials, ou Y, e a Z, que chega daqui a pouco - ela tem essa preocupação maior, ela cresceu desde cedo ouvindo as histórias do futuro. É o futuro dela, de certa forma, ou diretamente dos filhos. Não que não sejam dos netos da geração anterior, mas elas vêm desde o início no colégio tendo já essa consciência da mudança climática, das emissões, da camada de ozônio. E é uma geração muito preocupada com essa questão de mobilidade, de ter tudo na ponta dos dedos com o smartphone, mas também de se preocupar com o planeta onde elas vivem. Então, é uma coisa que está sendo mais cobrada das empresas, que elas se adaptem a essa nova geração para que elas sejam mais atrativas ao mercado de trabalho e um dos pontos cruciais é essa preocupação com o ambiente e essa preocupação com a mobilidade. Ninguém quer perder duas horas, ninguém de nenhuma geração que perder duas horas no deslocamento, mas a nova geração, que ainda está buscando os seus empregos, ela vai priorizar aqueles que façam elas de fato aperfeiçoarem o seu tempo. Aqui temos alguns resultados de uma empresa paulista que adotou um software de caronas. A gente vê que tem uma redução de emissões também, entre outros benefícios; outra empresa que programou um app de bicicleta, que conseguiu aumentar o número de deslocamentos. Interessante que não teve nenhum acidente de trânsito, que normalmente é a maior preocupação das empresas ao incentivar a bicicleta. E, claro, por ser bicicleta, a redução da emissão foi muito maior motivo do que no caso das caronas. E como benefício para as organizações a gente também tem que os próprios - organizações que medem quais são as melhores para se trabalhar e tal - elas também estão tendo essa ótica. Mas como é que as cidades podem incentivar que as empresas adotem planos de mobilidade corporativa, que elas promovam isso? Normalmente essas políticas elas têm metas dos incentivos aos meios mais sustentáveis de transporte, a redução das emissões ou do percentual de automóveis com um único ocupante ou da própria quilometragem percorrida. E elas têm alguns critérios de aplicabilidade, como "ah, vai ser válido para todos os empreendimentos a partir de um período 'x' ou só para os novos ou só para relicenciamento"? Ou às vezes elas olham muito para o número de funcionários. Chegando no ponto das políticas públicas, a gente tem que hoje existem mais de cinquenta políticas nesse sentido e que elas estão localizadas primordialmente nos Estados Unidos, países da Europa, Austrália e Nova Zelândia e elas possuem um caráter voluntário mandatário. O período de experimentação, onde as empresas

aderem espontaneamente, e um período depois no qual elas aderem mandatoriamente, em determinado quesito. Eu trago aqui o caso de Seattle. Eu sei que a cidade, em termos de população, ela é muito diferente de São Paulo. Poucas cidades têm o caráter de São Paulo. Eu teria que trazer especificamente a Cidade do México ou outras nesse sentido. Seattle tem uns setecentos e cinquenta mil, oitocentos mil habitantes e é uma cidade que vem crescendo bastante rápido nos Estados Unidos nos últimos anos. Eles adotaram essa política de *commute trip reduction* com o objetivo de reduzir as emissões, o congestionamento e o consumo de energia, a queima do combustível. Eles estabeleceram uma série de metas, mas o interessante foi que eles não estabeleceram uma meta para a cidade. Eles dividiram a cidade em vários pedaços e para cada um desses pedaços as empresas deviam atingir uma meta diferente, dependendo de onde elas estavam localizadas. E tornaram mandatório que todas as organizações com mais de cem funcionários, seja numa única sede ou espalhado em várias unidades dentro da cidade, elas programassem esses planos de mobilidade corporativa para incentivar os deslocamentos mais sustentáveis. É uma cidade de setecentos e cinquenta mil habitantes, elas têm duzentos e cinquenta organizações participantes, impactando cento e oitenta e cinco mil pessoas. Aqui em São Paulo, obviamente, esse número seria absurdamente maior. Como está a governança disso? Basicamente o Poder Público, que é o Estado de Seattle ou a cidade, eles estabelecem a política, um objetivo-meta e os critérios de aplicabilidade. Eles passam isso para a agência de trânsito, que seria a nossa SPTrans, que monitora o cumprimento da política, fiscaliza e provê um suporte técnico para as organizações. E as organizações - Seattle tem a Microsoft, a Amazon, a Boeing, essas empresas desconhecidas têm o quartel-general delas lá. Elas têm que atender a lei de implementação das medidas, passando relatórios a cada dois anos para a cidade, mostrando o cumprimento ou não da meta. Mas o que acontece é que existe um outro órgão para o sucesso dessa política, que é tipo uma associação de empresas que gerencia esse programa e auxilia na elaboração e na implementação dos programas - que no caso deles é a *Commute Seattle* - que é algo que a gente não tem porque a gente não tem uma política nesse sentido aqui no Brasil. Requisitos básicos para as empresas para ter o sucesso desse plano. Eles precisam de um coordenador de mobilidade. Hoje, eu posso contar nos dedos o número de empresas que têm no Brasil inteiro um coordenador desse estilo. Normalmente, cai no colo do gestor de frota ou no de RH ou no de sustentabilidade. Eles criam um plano de mobilidade corporativa com uma meta "x"; eles lançam uma estratégia de comunicação, porque tu está mudando hábitos das pessoas, a cultura; então, se eu não comunicar tu não consegue atingir ninguém. E eles avaliam os resultados atingidos a cada dois anos. Enfim... (*eu não sei se estou estourando o meu tempo de forma...*) Eles criam uma oportunidade de relacionamento entre empresas, que elas podem funcionar como uma rede, criar um plano conjunto e têm que promover os benefícios, porque é ah, é uma empresa privada. O que eles querem? Eles querem reter talentos, eles querem economizar custos. Alguns têm a pegada da sustentabilidade. A gente tem o Índice Verde da Dow Jones ou o Índice Verde da própria IBOVESPA e muitas vezes elas querem estar dentro desses índices, porque as ações delas melhoram ainda mais. Então, tudo depende do gestor, qual é o objetivo, como tu vai vender essa ideia para ele. E tu precisa celebrar o sucesso alcançado, dizer que ele ganhou destaque do ano. Como resultados que eles conseguiram, a gente vê que eles conseguiram diminuir drasticamente o percentual de viagens dirigindo sozinho, enquanto aumentavam o transporte público. E conseguiram estabilizar a carona, a caminhada e a bicicleta, mas a gente vê que eles conseguiram diminuir, de fato, o número de pessoas que usavam um automóvel. Eles tiveram resultados de redução de emissão dos gases do efeito estufa consideráveis também e outro ponto bem importante também: eles conseguiram que as empresas privadas invistam US\$ 100 milhões por ano em benefícios de transporte. É as empresas investindo na melhoria da mobilidade da cidade, então isso é muito mais do que a cidade investe em manter o programa, ou em dar a capacidade para sua agência de transporte coletivo. Aqui também continua dizendo que aumentou o número de empregos e, mesmo assim, eles conseguiram absorver por modos sustentáveis de transporte os deslocamentos. Outro dado, a gente também tem o caso de Medellín. Eu acho que o Olímpio vai falar isso um pouco mais in loco, está em vigor desde junho de 2017 e é válido para empresas públicas e privadas com mais de duzentos trabalhadores diretos ou indiretos. O que acontece é que as organizações também têm que programar esse plano. Eles precisam ser apresentados até maio de 2018 - está naquele período de *compliance* - e eles têm como meta a redução de dez por cento das emissões de CO<sub>2</sub> geradas pelos deslocamentos casa-trabalho e até 2020, redução de vinte por cento nas emissões

nesses deslocamentos. E a gente também tem Belo Horizonte, que Belo Horizonte implantou em outubro de 2016 uma política nesse sentido, que aponta diretrizes para serem cumpridas por novos empreendimentos ou aqueles que buscam o relicenciamento; e também é válido para organizações com mais de duzentas pessoas. Está no início, a gente sabe o período que a gente vive, não tem muitos novos empreendimentos sendo construídos naquela cidade e até hoje ele já tem uns quarenta mil pessoas potencialmente impactadas. Para que uma política de mobilidade corporativa ela dê certo, o sucesso depende de uma parceria público-privada, o apoio técnico, o reconhecimento, o compromisso em longo prazo, a qualificação da infraestrutura e serviço, o meio de transporte sustentável. Da mesma forma que não adianta só o Poder Público prover infraestrutura de bicicletas, por exemplo, se quando eu chego na porta da minha empresa eu não tenho bicicletário para deixar a minha bicicleta segura e ter certeza de que quanto eu acabar o expediente ela vai continuar lá da mesma forma que eu deixei, não adianta só a iniciativa privada incentivar a mobilidade sustentável se o Poder Público também não continuar investindo nesse sentido, em qualificar os serviços de transporte ou construir mais infraestrutura de bicicleta e elas precisam, sim, ter uma consonância com as políticas de estacionamento e a dos polos geradores de viagem. Não adianta nada eu implementar isso se a minha lei do estacionamento continua dizendo que o empreendimento tem que ter, no mínimo, "x" de vagas por metro quadrado ou por unidade habitacional, porque daí é o mesmo que enxugar gelo. Não tem como levar isso adiante e fazer e ter um sucesso. No fim, depende muito de uma mudança cultural, porque a responsabilidade pela solução dos problemas de mobilidade urbana é de todos nós: é do Poder Público, é da iniciativa privada, mas é também das pessoas em se permitirem experimentar outros meios de fazer o deslocamento casa-trabalho. Era isso o que eu tinha para apresentar por agora. Obrigado. (*palmas*)

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Nós temos mais uma apresentação, mas seria interessante saber se alguém tem alguma pergunta, se os Senhores têm alguns questionamentos, enfim, coloco para vocês se quiserem começar, até porque o tema está bem fresco, fazerem questionamentos. Nós já temos uma, dois. Débora, por favor, passa o microfone para ela.

**Carmem Araújo ICCT**- Hoje a gente tem como estímulo o transporte público o vale-transporte, que é pago pelo empresário, então, para o funcionário, seria mais caro se ele não usasse esse benefício e viesse com o próprio carro. Agora, com relação ao caso de Seattle, pelo que eu vi nos números eles devem ter oferecido um ônibus para funcionário como a grande solução do caso. Eu queria que você confirmasse, ou não, isso, porque a outra opção é justamente essa conscientização, mas que vai depender da penalidade que o funcionário tem de perder a flexibilidade de horários, de pegar um transporte um pouco mais cheio etc. Eu gostaria que você explorasse e, principalmente, como é a ligação dessas metas, desse trabalho, desses planos corporativos com iniciativas do Poder Público. O que se faz em conjunto nesses casos ou nos exemplos que você conhece?

**Guillermo Petzhold** - Perfeito. Essa é uma ótima uma pergunta. Nos Estados Unidos não existe uma lei de vale-transporte. Esse é um primeiro ponto que é muito importante ficar claro. É do próprio empregador dar esse vale-transporte da forma que ele quiser. Outra coisa que precisa ficar claro que a lei do vale-transporte ela estabelece que, no máximo, o empregador pode descontar seis por cento, isso quer dizer, até seis por cento quando chegar a tarifa cheia, mas nada impede ele de isentar e, por exemplo, descontar só três por cento ou um por cento ou subsidiar integralmente o passe. A questão é: um plano de mobilidade corporativa ele tem várias vertentes. Ele tem a vertente do transporte coletivo, ele tem a vertente da caminhada, da bicicleta, do teletrabalho, a mudança da jornada de trabalho, a flexibilidade. Por que todo mundo sabe bater o ponto às 8:30/9 horas ou poderia fazer um horário escalonado ou permitir uma maior flexibilidade de entrada do funcionário na organização. Não existe uma solução que vai atender a todos. Isso é fato. Às vezes, o transporte coletivo pode ser mais complicado, mas para aquela pessoa que mora até a cinco quilômetros, a bicicleta pode ser interessante. Para aquela pessoa que mora até a um quilômetro e meio ou dois, a caminhada pode ser interessante. Então, passa por um conjunto integrado de medidas e como é que essas políticas elas funcionam? Normalmente, a política aponta que a organização deve fazer um plano de mobilidade corporativa e existem duas formas: tu pode deixar a total critério da organização definir que medidas ela vai implementar, ou tu pode oferecer um cardápio pré-definido onde tu diz. Ela precisa desse cardápio, que envolve teletrabalho, que envolve subsidiar integralmente o vale-transporte, que

envolve ter vagas específicas para carona dentro do seu estacionamento, ela selecionar do cardápio "x" medidas ou uma pontuação "x", porque a gente sabe que existem medidas que são mais fáceis de implementar e outras mais difíceis. É muito fácil por cinco vagas de bicicleta no prédio, mas talvez seja muito difícil conseguir programar uma política de teletrabalho se eu tiver gestores extremamente resistentes. Então, tem essas duas vertentes: a vertente livre para a minha organização definir que medidas incentivar e aquela que eu já ofereço um cardápio, onde eu digo que ela precisa implementar "x" medidas ou "x" pontos - medidas que equivalham a "x" pontos. Em relação à parceria – então, foram três perguntas em um - do que o Poder Público faz em conjunto com as organizações ele provê esse suporte técnico, porque tu não pode simplesmente "ah, te vira organização, só precisa me apresentar isso". Eu preciso também ter a capacidade e entender como esse processo funciona e apoiar, na medida do possível, ou até um determinado ponto - tem que ficar claro como funciona esse apoio - para que aquela organização consiga programar um plano bem-sucedido. Não adianta só eu cobrar que ela não atingiu a meta se eu não dei nenhum suporte ao longo de todo o processo ou se eu não ofereci essas questões. Porque acontece que algumas medidas elas podem depender só da organização ou outras medidas elas podem depender que o Poder Público também atua em parceria com ela para ela ser implementada. Ah, eu quero mudar que a parada da linha "x" seja, em vez daquela rua nessa rua ou eu quero qualificar o ponto de parada que está próximo da minha estação ou o caminho de quinhentos metros até a estação de trem eu quero pavimentar. Não consegue como organização fazer sozinho, então tu precisa do Poder Público para implementar essa medida. Não sei se eu esclareci todos os pontos. Perfeito.

**Glauber Leite** - Bom dia, Glauber Leite, do IDEC. Parabéns pela palestra foi interessante. Eu queria que você explanasse um pouquinho melhor essa questão que você deixou no final de que ampliar estacionamento é enxugar gelo, porque a gente está num momento bem delicado aqui em São Paulo - inclusive eu sugiro que isso seja colocado em pauta aqui no Comitê - que é a mudança da lei de zoneamento, a flexibilização da lei do zoneamento para que não seja mais considerada a vaga de garagem computável na área total do imóvel. E o importante é a gente saber isso, porque certamente tem um impacto também no clima, um impacto na mobilidade. Eu queria que você explicasse um pouquinho mais para nós sobre isso.

**Guillermo Petzhold** - A questão do enxugar gelo é não adianta eu ter uma política que promova a mobilidade sustentável - que seria a política para a elaboração de plano de mobilidade corporativa - se eu não alterar políticas que hoje incentivam o transporte individual motorizado, como a de vagas... Aqui, vocês mudaram em algumas zonas. Eu lembro que passou a ser uma de máximo ao invés de mínimo nos corredores de transporte, mas... Está mudando, perfeito, mas a mesma coisa é ah, polos geradores de viagem. Tu pensa num shopping ou uma universidade. Ela vai ser construída e normalmente quais são as medidas que são pedidas como contrapartida: atender a lei do estacionamento, obviamente, mas pavimentar ou duplicar um acesso, fazer aquela via de acumulação, que é quando eu estou entrando no meu empreendimento e eventualmente tu pede um, dois, três quilômetros de infraestrutura cicloviária e um estacionamento de bicicleta. Isso é muito do lado da infraestrutura. Eu estou sempre ampliando a oferta e tal, mas eu poderia pedir como contrapartida para esses empreendimentos grandes que eles fizessem um plano de mobilidade corporativa, por exemplo, e que de alguma forma eles adotassem medidas que elas não vão determinar que a pessoa que vá até lá vá de meio de transporte sustentável, mas elas vão influenciar na sua escolha e promover um ecossistema, um ambiente onde ela seja mais provável de optar pelo sustentável ao invés do motorizado. Por exemplo: ah, se tu vai no shopping e chega sozinho, tu vai estacionar muito longe, mas se tu vem de carona, três pessoas dentro, eu tenho um bolsão de estacionamento na boca da escada rolante ou do acesso do shopping onde tu pode estacionar. Mais ou menos que nem a vaga de idoso, gestantes ou pessoas com mobilidade reduzida. Seria depois disso fazer um de caronas, mais ou menos nesse sentido. Eu não sei se eu respondi a toda a sua questão. Sim. Bom, tu concordas comigo que se tu tiver uma vaga de estacionamento gratuita tu está mais inclinado a ir de automóvel do que se tu não tiver ela. Então, é mais nesse sentido.

**Luiz Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Bom, o Eduardo. Depois você.

**Eduardo Della Manna** - Senhoras e senhores, bom dia. Inicialmente queria parabenizar, Guillermo, pela tua apresentação e pelo trabalho que vocês têm desenvolvido ao longo de muitos

anos lá no WRI. Eu represento, nesse Comitê, o SECOVI, que é um sindicato que representa os agentes da produção imobiliária no Estado de São Paulo. Guillermo, a gente precisa entender que a cidade de São Paulo, durante mais de setenta anos, ela teve toda a sua legislação de uso e ocupação do solo baseada no plano de avenidas do Prestes Maia, que era essencialmente rodoviarista. Nós sempre tivemos uma política de uso e ocupação do solo, infelizmente, totalmente dissociada das políticas de transporte público coletivo, de massa. Só mais recentemente, através do novo Plano Diretor, de 2014, a nossa legislação procurou romper essa forma de crescimento da cidade radial concêntrica que vinha se perpetuando desde os anos 30, desde a época de Prestes Maia. Hoje a gente já percebe, do ponto de vista nosso, do setor da produção imobiliária - não sei se foi no Estado de São Paulo ou na Folha de São Paulo desse fim de semana, existe uma matéria muito interessante: os grandes sucessos de venda de produtos imobiliários hoje são dois: evidentemente, os produtos Minha casa, Minha vida, por motivos óbvios, e para faixas de renda um pouco mais altas, todos os produtos lançados no entorno de estações de Metrô na cidade de São Paulo. Então, a gente já percebe, o mercado já percebe, com clareza, que as pessoas querem e estão deixando de fato de utilizar o automóvel. A tua pesquisa hoje já demonstra, já traz evidências disso. Nesse sentido, eu queria contrapor uma afirmação tua - eu concordo em partes - que a gente tende a depositar todas as nossas esperanças sempre no Poder Público, mas o fato é que na cidade de São Paulo, nós temos um déficit de transporte público coletivo de muitos anos, então quando as pessoas hoje procuram apartamentos próximos de estações de Metrô é porque elas estão falando "olha, queremos, na medida que tivermos mais, estaremos dispostos a deixar nossos carros ou, melhor ainda, a nem comprarmos". Então, eu queria dar esse depoimento. Eu tenho certeza que o panorama em curto espaço de tempo vai mudar. Não me preocupa essa possível alteração ou adequação da lei de uso e ocupação do solo, permitindo uma vaga a mais nas unidades residenciais, porque eu creio que as pessoas de fato, mesmo tendo a vaga, não vão utilizá-la para guardar o carro. É essa contribuição que eu queria dar.

**Guillermo Petzhold** - Eu acho que não se trata de, ter a vaga ou não, mas é como tu faz o uso, não o uso daquela vaga, mas o uso do automóvel. Será que eu preciso usar ele para fazer deslocamentos de um quilômetro, dois quilômetros, que eu podia perfeitamente caminhar? A gente sabe que muitas pessoas fazem isso, não precisa ir muito longe para ter exemplos concretos nesse sentido, mas eu continuo achando...Eu concordo, acho que muitas pessoas que enxergam que não é só o papel do Poder Público de encontrar essas soluções, mas também você precisa levar para o outro lado das empresas. Eu acho que elas deviam também prestar um pouco mais de atenção. Acho que a sociedade já sinaliza isso, como tu bem mencionou, mas nem todo mundo, nem todas as partes estão caminhando nesse processo. Isso tem aquela velocidade da mudança, que é sempre variável.

**Eduardo Neder** - Oi, Eduardo Neder. A minha questão seria como que os governos, as Prefeituras, os governos do Estado podem atuar nesse sentido de fazer esses planos de mobilidade corporativa, porque eu acho que são muitos empregados. Então, se existem experiências nesse sentido também e se existe diferença do que você apresentou para as empresas. E queria aproveitar para reforçar o que o Glauber falou sobre a importância do Comitê analisar essa alteração da lei de zoneamento, de falar que por mais que tenha tido esse avanço na questão da mobilidade agora está passando de uma vaga por unidade para uma cada de sessenta metros quadrados construídos nos eixos de transporte, então, é uma alteração muito significativa e se a direção do Plano Diretor era evitar esse tipo de movimentação individual nessas áreas pela existência do transporte, então essa mudança não é necessária. Acho que valeria a pena essa proposta estar em audiência pública, vai para a Câmara e acho que seria muito interessante se o Comitê analisasse essa alteração com olhos das mudanças climáticas e os impactos na cidade.

**Guillermo Petzhold** - Bom, muitas vezes o Poder Público é o maior empregador das cidades, especialmente em cidades pequenas, a Prefeitura às vezes domina o espaço como empregador número um disparado, com o maior número de funcionários ali. A questão de como isso seria diferente em relação da aplicação de planos de mobilidade corporativa por parte das empresas, eu acho que vocês, muito melhor do que eu, sabem todas as implicações que acarretaria o Poder Público, por exemplo, contratar um app de caronas para os seus funcionários ou desenvolver internamente. Eu acho que a metodologia ela basicamente continua igual. A questão é como tu vai

implementar depois as ações, porque não é só eu escolher o primeiro que eu quero e contratar que nem na iniciativa privada. Todos os outros processos que vocês dominam muito melhor do que eu e que acho que não cabe a mim explicar para vocês. Mas, existem casos, mas eu não posso pegar o caso, por exemplo, estadunidense de como as cidades fazem, porque outras leis e vai ser diferente. Não cabe aqui, mas, por exemplo, a gente trabalhou com o Governo de Minas Gerais e a BHTrans, que é a SPTrans de BH, em desenvolver esse plano de mobilidade corporativa e de implementar ações. Eles conseguiram o quê: para eles foi mais fácil mudar a questão do transporte coletivo, eventualmente. Isso eles tinham, tinham domínio e estava dentro da área de atuação deles, ou mudar alguma coisa para a questão dos pedestres, mas quando chegou, por exemplo, em contratar alguma coisa, um app de carona e fazer todo o edital e o processo, isso foi muito mais longo, que inclusive não se concluiu ainda, e já faz dois anos, do que seria para uma iniciativa privada. A metodologia de como elaborar o plano vai continuar exatamente a mesma. A questão é que medidas tu vai conseguir implementar depois ou a velocidade com que tu vai conseguir implementar essas medidas, mas eu não vejo como processos distintos, metodologicamente falando.

**Andrea Franklin** - Bom dia, Andrea, SMSO. Parabéns, Guillermo, pela apresentação. Eu queria só fazer uma fala um pouco dentro do que o colega do SECOVI comentou em relação à preferência das pessoas por moradia perto de transporte coletivo. Acho que isso é consenso, porém não é só o Metrô que é necessário. A gente sabe que a velocidade de avanço do Metrô não consegue atingir todas as áreas necessárias para que a gente tenha uma melhoria nessa mudança de uso do individual para o coletivo. Eu acho que é importante reforçar a necessidade de aplicar recursos também em corredores de ônibus, como o próprio Plano Diretor já previa. Uma experiência de quem trabalha na Prefeitura, no centro da cidade. A maioria das Secretarias, acho que com exceção da Secretaria do Verde, está localizada no centro e eu vejo por experiência dos amigos que trabalham comigo, que antes iam de carro, mesmo podendo usar o transporte coletivo, e com o custo do estacionamento no centro, o fato de ser muito caro, começou a fazer as pessoas a migrarem para outro tipo de transporte. E também, agora, algumas políticas que são feitas pela própria Secretaria dos Transportes, a exemplo da sexta-feira, que algumas sextas-feiras você não pode circular numa área no centro, isso tem estimulado algumas pessoas que nunca tinham usado começarem a deixar o carro e já começar a migrar de fato. Acho que é importante essas políticas, para que a gente reforce essa necessidade. E daí vem mais uma pergunta, que é um pouco do que você comentou, se você tem algum conhecimento de políticas públicas que incentivem o poder privado por meio de abatimento de recursos, impostos, porque o meio privado também ele vai se motivar à medida que ele tiver algum retorno, não vai ser só pela doação ao Município de eventualmente estar melhorando o clima, eu penso. Então, se você conhece alguma experiência.

**Guillermo Petzhold** - Eu concordo plenamente com todos os pontos que tu levantou. Com certeza, não depende só do Metrô, é uma rede integrada de transporte, que contempla o ônibus, o trem, o Metrô, a bicicleta, as estações de bicicleta compartilhada que a cidade tem. Melhorar os acessos até esses locais, então não adianta eu também eu ter uma super rede de transporte coletivo se as pessoas não conseguem acessar essa rede, a calçada até lá é horrível ou é mal iluminada ou é esburacada. E também passa pelas inovações em mobilidade, que a gente sempre tem que olhar com cuidado, mas sempre tentar alinhar elas aos objetivos sustentáveis do Município. Em questão das políticas que tu mencionou no centro de São Paulo, para mim elas são fundamentais. Eu já fiz apresentações sobre esse tópico outras vezes e várias pessoas falaram "ah, existia a Semana Nacional de Trânsito ou o Dia Mundial Sem Carro" - 22 de setembro -, onde algumas empresas elas começaram a pensar nesse sentido e promover alguma ação específica. Ou o Dia de Bicicleta ao Trabalho, que é a segunda sexta-feira do mês de maio. E que quando elas falaram "ah, use o meio de transporte mais sustentável" as pessoas se permitiram experimentar e viram que não era aquilo que eu imaginava. É bem melhor do que eu imaginava e migraram em questão de custo ou de qualidade de vida e trocaram o seu meio de transporte em função dessas campanhas educativas. No sentido das taxas agora, esse é um ponto bem importante. Sim, várias cidades que adotam essas políticas de mobilidade corporativas elas dão isenção em algum imposto para as empresas e daí depende muito. Não existe exatamente qual imposto tu vai dar isenção, mas, sim, é um dos recursos possíveis, mas às vezes tu não precisa nem só dar uma isenção por parte da Prefeitura, a própria empresa ela vai economizar se ela

trocar alguns dos incentivos, porque às vezes esses custos de transporte eles estão perdidos em diversos setores. Ah, um pouco está no RH, que é despesas de reembolso de táxi, um pouco está na gestão de frota, que é o carro corporativo, um pouco está na *facilities*, instalação, que é o custo das vagas de estacionamento que eu tenho que alugar para os meus funcionários ou a infraestrutura que eu tenho que manter no meu prédio-garagem, os seguros e tal. Então, taxas é importante. Eu entendo que hoje é um momento... Muito provavelmente esse é um assunto muito delicado. Tu pensar em reduzir eventuais taxas das empresas aderirem a esse tipo de programa, mas eu acho que dentro das próprias empresas elas têm muita margem para otimizar custos na área de transportes antes de já desde o início começar com a questão das taxas. Não sei, pelo menos é a minha opinião.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Mais alguma consideração? Pois não. É a última pergunta, tá?

**Carmen ICCT** - Na verdade não é uma pergunta, é corroborando a colocação da WRI, que é nossa parceira. A gente tem um convênio agora em processo de assinatura, já tínhamos uma parceria estabelecida através da iniciativa Bloomberg, e diversas ações vêm sendo tomadas na Secretaria em termos de adoção de política pública, de forma a contemplar e viabilizar esse tipo de iniciativa. Hoje a gente tem uma das regulações mais modernas no que diz respeito a compartilhamento de veículos na cidade de São Paulo. Ela é tão boa que a gente resolveu replicar ela no sistema de compartilhamento de bicicleta da cidade de São Paulo, porque ela permite que você estabeleça os parâmetros de regulação através da lei, do decreto, e você mantenha uma condição de regulação constante através das resoluções que a gente consegue emitir. Com isso, hoje, a gente está viabilizando a entrada não só de um operador, mas de diversos operadores com sistemas e tecnologias diferentes. Para o usuário, quanto mais opção, melhor. Isso já acontece no caso dos veículos placa cinza de transporte individual de passageiros, onde você tem nove operadoras cadastradas - Uber, 99, Cabify e Lady Driver, que é exclusivamente para mulheres, atende essa questão de gênero - e a gente vem percebendo que não tem como fugir daquilo que é uma tendência mundial em termos de política pública. A Secretaria Municipal de Transporte procura aprimorar isso, identificando as janelas de oportunidade e, à medida que a gente tem condição de regulamentar alguma coisa, a gente regulamenta com esse foco. Tem duas questões, acho, que são importantes aqui no que foi colocado: uma é a questão do coordenador, você chamou de coordenador de mobilidade corporativa. Eu tinha conhecimento de gestor de mobilidade corporativa. Algumas empresas muito grandes na cidade de São Paulo chegaram a conversar com a gente, demonstrando bastante interesse em soluções nesse sentido, isso já em 2012. E eles tinham uma necessidade muito grande de equacionar essa questão do transporte dos seus funcionários porque o custo do estacionamento para eles era muito grande e por mais que se estabelecesse uma regra, com vagas mínimas para essa empresa, dificilmente era suficiente para atender a demanda porque a maioria dos empregados se deslocavam com seus automóveis e isso acabava gerando uma série de problemas: atrasos, enfim. Quando eles foram fazer essa conta, eles verificaram que o custo era muito maior do que se imaginava. Então, já existia essa iniciativa. Acho que teve apoio de um organismo internacional - não lembro se foi o BID.

**Guillermo Petzhold** - Banco Mundial?

**Carmen ICCT** - Banco Mundial estava estimulando isso, conversou com a gente naquela época e a ideia era exatamente viabilizar isso. Hoje, no retorno à atual gestão, a gente tem trabalhado dentro da regulação do compartilhamento de veículos a questão das caronas, do compartilhamento de caronas, que é exatamente uma das soluções que são identificadas dentro das grandes corporações. Eles não têm uma necessidade de uma solução. Não é o Metrô que vai resolver, não é o compartilhamento de viagem. Na verdade, é um pacote e aí tem toda uma engenharia dentro da corporação que busca identificar quais são as viagens desses seus funcionários, a localização de onde eles... Às vezes, uma solução para a empresa é disponibilizar um veículo próprio, um coletivo, por exemplo, que recolha um "x" número de funcionários e, com isso, ele tira esse ônus do Poder Público na questão do transporte e tem um controle maior do horário de saída e de chegada. Claro, incentivar a utilização do uso da bicicleta para viagens menores. Existe um percentual considerável aí, por isso que dentro das diretrizes da regulamentação do compartilhamento de bicicletas a gente estabelece que devem ser dadas

preferências às estações próximas, às estações de Metrô e terminais de ônibus, inclusive com atendimento diferenciado, respeitando o movimento pendular do cotidiano da cidade. Ele tem um funcionamento normal daqueles que todo mundo está acostumado, do deslocamento de pequenos trajetos dentro das centralidades, mas hoje você também - em breve a gente está inaugurando a primeira estação nesse sentido - de você poder pegar a bicicleta no terminal, lá numa região mais periférica, levar essa bicicleta para casa, dormir com ela, voltar no dia seguinte e integrar com o transporte público. Então, são diversas situações em que a gente vai tentando identificar janelas de oportunidade para tentar atender e estimular. No caso das caronas corporativas, o que que acontece? A gente tem uma regulamentação para isso para uma operadora que queira fazer isso do modo geral, mas quando é iniciativa de uma empresa, ela foge desse regramento, porque é um regramento estabelecido entre a corporação e a empresa operadora para atender um público específico interno, então deixa - não chega a ser um incentivo fiscal, porque o momento da economia não permite novos incentivos - mas deixa de ser um ônus para essa operadora, que pode atuar, operar através de um contrato junto a uma empresa maior. Acho que basicamente era isso. Só para dizer que a gente está alinhado nesse trabalho.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Ok. Queria agradecer mais uma vez o Guillermo. As suas informações elas contribuem muito. A mim foi muito gratificante saber que nós podemos pensar nessa questão da gestão da mobilidade corporativa. O nosso colega aqui da Secretaria está dizendo. Eu acho inclusive que se nós tivéssemos um programa de gestão voltado à questão das corporações, incentivada pela Secretaria, seria até importante uma outra oportunidade vocês apresentarem para a gente como é que tem sido feito esse programa da Secretaria em relação à questão nas corporações. Qual o estímulo, apresentar um pouco isso, que eu, particularmente, acho que a própria Secretaria deveria também, de uma forma ou de outra, estimular com questões de certificações, enfim, pensar numa forma de dar um pouco mais de visibilidade para essas corporações que às vezes estão fazendo um esforço. Mas isso cabe uma próxima conversa, tá bom? Então vamos à segunda apresentação, do Olímpio. Vamos lá, Olímpio. E nós tivemos aqui duas tivemos aqui duas manifestações a respeito de algum tema para incluir na pauta na questão do zoneamento. Depois a gente volta a falar disso, Ok?

**Olímpio de Melo Alves Jr** - Secretário, antes de iniciar a nossa apresentação, o Senhor fez um pedido para colocar propostas de agenda. Eu tinha enviado um e-mail há um tempo atrás, alguns meses atrás, propondo alguns temas para a agenda e eu acho que está muito oportuno e maduro agora essa questão da Política Municipal de Estacionamento. E eu tinha feito inclusive a sugestão de chamar aqui um grande especialista nessa área, que é o Doutor Eduardo Vasconcelos. Então, eu reitero essa minha sugestão de inclusão na agenda a discussão e uma apresentação sobre a proposta de uma política de estacionamento sustentável para o Município de São Paulo. Eu acho que está na hora já da gente discutir todas as regras que existem, discutir um plano de revisão dessas regras e proposição de novas regras que apontem para uma gestão mais adequada do estacionamento na cidade de São Paulo, porque isso é um indutor de poluição, de deslocamento desnecessário, inclusive. Então, antes de fazer a minha apresentação, eu vou pedir para o Doutor Cléo Carneiro, que é presidente da SOBRATT, para fazer uma rápida exposição do que é a SOBRATT.

**Cléo Carneiro** - Mais uma vez, obrigado pela oportunidade de estar aqui com vocês. Eu tenho medo quando alguém pega o microfone e diz assim "eu vou ser breve", mas eu vou ser breve. SOBRATT é uma instituição sem fins lucrativos que já existe há dezoito anos, cuja missão é disseminar os conceitos, as práticas, as orientações a respeito de teletrabalho e o nosso Olímpio Álvares é o nosso Diretor de Sustentabilidade, de mobilidade corporativa e urbana e tem tudo a ver, obviamente, com teletrabalho. A gente tem feito alguns projetos muito importantes e muito orgulho para nós, como um manual de teletrabalho, um estudo profundo de teletrabalho e poderá servir - e nós estamos encaminhando para isso junto à Prefeitura - poderá servir de subsídio para políticas públicas de incentivo ao teletrabalho, em linha com o que a Andrea Franklin mencionou. Então nós estamos caminhando para essa via. O Olímpio é um dos membros da diretoria que está ajudando a cuidar desse projeto. Muito brevemente, a gente poderá estar começando a ter uma discussão com as autoridades da Prefeitura no sentido de induzir o teletrabalho como um redutor, como melhoria de mobilidade corporativa e urbana, redutor de emissões etc., etc. Existe já um trabalho feito há uns três anos atrás, capitaneado pelo Olímpio a respeito disso. Então, nós temos toda a base conceitual e prática para sustentar essa possibilidade. Um outro trabalho importante

que a gente fez é que a SOBRATT foi representada na comissão da Câmara dos Deputados que tratou da reforma trabalhista e nós conseguimos, então, fazer com que o teletrabalho entrasse na reforma trabalhista. A gente tem feito esse tipo de coisa e a palestra do Olímpio vai estar muito alinhada com isso. No fundo, no fundo, o que a gente tem como missão é não fazer essa pergunta: o que o Poder Público pode fazer por nós? O que nós todos - instituições, pessoas, organizações privadas - o que nós podemos fazer junto com o Poder Público para melhorar a situação da mobilidade corporativa e na mobilidade urbana? E eu vou fazer dois pedidos para a plateia: primeiro, nós estamos lançando uma terceira edição de uma pesquisa sobre teletrabalho, que foi feita em 2014, 2016, está sendo feito agora, e nós vamos convidar todas as empresas e órgãos de Governo para participarem da pesquisa. Isso deve estar saindo nos próximos quinze dias. A segunda colocação que eu posso fazer aqui: nós estamos totalmente à disposição, a SOBRATT, para conversar com vocês em termos de orientação, em termos de falar a respeito do teletrabalho, estimular as organizações a fazer o teletrabalho, porque no fundo, no fundo, todos os modais de transportes são importantes. Não se pode prescindir de nenhum deles. Agora puxando a sardinha para a nossa brasa, o teletrabalho tem uma grande vantagem porque ele dê transporte, ele alivia o transporte. Isso não significa que ele resolva todos os problemas, mas ele alivia muito a questão do deslocamento. Muito obrigado, minha gente.

**Olímpio de Melo Alvares Jr** - Obrigado, Cléo.

**Cléo Carneiro** - Bom, eu tenho que falar aqui com Renata Urbano. Obrigado.

**Olímpio de Melo Alvares Jr** - Eu sou representante da ANTP, membro indicado da ANTP, Associação Nacional de Transporte Público, porque eu atuo na Comissão de Meio Ambiente, então eu fui indicado aqui para ser membro do Comitê como representante da ANTP. Eu sou consultor na área ambiental, trabalhei vinte e seis anos na CETESB, na área de desenvolvimento de programas de controle de poluição de veículos, e colaborei, diletantemente, com a SOBRATT, porque eu tive um envolvimento eventual lá dentro da Secretaria do Meio Ambiente, dentro da CETESB, com o tema teletrabalho e acabei conhecendo os colegas da SOBRATT e entendendo que o teletrabalho seria uma forma bastante interessante para controlar a poluição veicular, controlar os deslocamentos motorizados desnecessários e nós não estamos inventando a roda. Isso aqui já existe e eu vou mostrar para vocês o que que já aconteceu no mundo a respeito disso. O título da apresentação é o "Teletrabalho como política pública estratégica para reduzir emissões atmosféricas". A situação é essa, né? O Guillermo Petzhold, do WRI, que é um parceiro da SOBRATT e que é nosso colega há muito tempo nessas discussões de mobilidade urbana, poluição atmosférica, apresentou. Eu nem vou repetir o que que ele falou, mas realmente nós estamos caminhando numa direção que demanda uma série de atividades. Não basta mexer na poluição dos veículos, não basta fazer inspeção veicular, não basta melhorar o transporte público. A gente tem que fazer tudo isso junto e mais um pouco para conseguir chegar num nível de qualidade de vida, não só de qualidade do ar, mas de qualidade de vida mesmo, por causa do estresse gerado por esse deslocamento todo na cidade. É isso que nós estamos trabalhando há trinta e cinco anos já. Esse é um gráfico - só rapidamente -, um gráfico interessante que ele indica a diferença entre os níveis de concentração de poluição de fora do veículo com a poluição dentro da cabine do veículo nos deslocamentos urbanos. Então, os níveis de poluição eles são amplificados em cerca de oito a dez vezes dentro da cabine do veículo em relação à exposição normal na calçada, por exemplo. Mais um motivo para a gente ficar alerta sobre os deslocamentos motorizados e sobre a nossa exposição durante os deslocamentos à poluição atmosférica. Por aí, a gente imagina o que acontece com o pessoal que vive o dia inteiro dentro do veículo, exatamente captando todas as emissões que vêm do fluxo de veículos que está no meio da via. Esse ar é todo captado e jogado para dentro da cabine... (*Opa, eu estou indo ao contrário*). E a consequência de todos esses congestionamentos: o congestionamento também agrava a poluição. O veículo tem um fator de emissão típico e quando ele está em regime de congestionamento, de anda-para, as emissões aumentam três, quatro, cinco vezes, dependendo do tipo de aceleração e desaceleração que a gente tem durante o deslocamento, mas a diferença dos fatores de emissão para um fluxo maior, um fluxo livre, e um fluxo congestionado é realmente muito grande. Mais um item de agravamento da exposição à poluição. Essa é uma foto que eu tirei, eu mesmo, lá no alto do edifício do Banespa. A gente teve uma reunião lá um tempo atrás, era um mês de agosto, superpoluído; um dia de inversão térmica de agosto, onde céu claro, estagnação atmosférica e toda essa emissão veicular da parte da manhã. Aí deveria ser umas 10

horas da manhã, mais ou menos, com toda a emissão acumulada e o resultado foi esse. E aqueles são - nesse mesmo dia que eu tirei essa foto - os níveis de concentração de poluição muito acima do padrão da OMS. A OMS ela estabelece padrões de qualidade do ar - Organização Mundial da Saúde. Acima daquele padrão, são valores de concentração de poluição que já atinge, já afetam de forma comprovada cientificamente a saúde das populações mais vulneráveis. Populações mais vulneráveis são os recém-nascidos ou as crianças até cinco anos, os portadores de doenças cardiorrespiratórias e os idosos, especialmente das classes sociais menos favorecidas, que são as pessoas que têm menor acesso ao sistema saúde, um sistema adequado de proteção à saúde, de hospitais, tratamento médico, etc. E, ao mesmo tempo, elas têm maior exposição às emissões atmosféricas, porque ficam mais tempo na rua, no transporte público, esperando o ônibus ou dentro mesmo dentro do ônibus, como eu mostrei para vocês. Então, isso é um problema das grandes cidades, de São Paulo. O maior vilão de toda essa história é o material particulado fino, que entra lá no fundo do pulmão, nos alvéolos, e causa todo esse estrago, esse aumento da morbidade das doenças e o aumento dos índices de morbidade e mortalidade, causando um aumento artificial das mortes causadas por doenças cardiorrespiratórias. Além dessas doenças, a gente tem também doenças de pele e até doenças mentais. Muitos trabalhos científicos estão sendo feitos nessa área do Alzheimer, por exemplo, e mortalidade de fetos, quer dizer, o problema é realmente comprovado cientificamente. Ele existe e é muito grave. Os números de mortalidade prematura eles são assustadores, são números de grandes guerras. Que grandes guerras da humanidade não causaram. São os números que a gente tem, só que é uma morte silenciosa, porque não tem bomba explodindo. São pessoas que estão agonizando nos seus lares, nos leitos hospitalares e a gente não fica sabendo qual é a causa, mas os pesquisadores da área de medicina, toxicologia, estão estudando isso a fundo e os estudos são muito abundantes. Não há mais dúvida quanto a isso já faz algumas décadas. E é por isso que a partir de 1960 começou nos Estados Unidos, nos países desenvolvidos, todo um esforço gigantesco para convergir todas as medidas, como eu falei: inspeção veicular, melhoria tecnológica dos veículos, combustíveis alternativos, otimização do sistema de transporte. Tudo isso junto para tentar combater essa mortandade absurda que acontece por conta da poluição veicular. Os países desenvolvidos já avançaram muito, mas os países em desenvolvimento ainda têm muito por fazer. Esse gráfico - vou passar rapidamente. Só para mostrar que os veículos leves e os veículos pesados eles são os maiores contribuintes com a poluição, então eles devem ser o nosso foco. Como esse aqui é o Comitê do Clima, nós estamos falando em medidas de controle de poluição do ar. Parece que há algum mal-entendido aí, mas não há. Quando eu trabalho para reduzir poluição do ar, eu estou ao mesmo tempo trabalhando para reduzir as emissões de gases de efeito estufa, porque uma coisa está ligada à outra. As mesmas medidas a serem adotadas para controlar a poluição do ar elas também tem um benefício, que seria a redução dos gases do efeito estufa. Então, toda vez que a gente faz um inventário de quais são as medidas, quais são os benefícios, junto com a redução dos poluentes tóxicos, sempre vem a redução dos poluentes globais de gases estufa para ser mostrada para os tomadores de decisão que também cuidam desse assunto. Tudo isso é quantificável, quer dizer, os fatores de emissão estão aí. Esses são alguns fatores de emissão que eu coloquei aí, de 2013, só para dar um exemplo para vocês que a gente usa esses fatores de emissão para calcular a emissão por quilômetro, estimativa média da circulação dos veículos na cidade. Então, se eu tenho uma média, por exemplo, de dezesseis quilômetros por dia eu vou ter uma média anual de quilometragem. Multiplico isso no ano, multiplico isso pelo fator de emissão por quilômetro, tem uma poluição total em gramas por ano desses poluentes. Então, tudo isso é quantificável e comprovável, quer dizer, olha, nós estamos reduzindo com essa medida tantos quilos ou tantas toneladas/ano e isso é tantos por cento da poluição total que é jogada na cidade. Então, eu tenho como fazer um cotejamento da eficiência das medidas de controle de poluição. Aproveitando para falar em eficiência e dizer que o teletrabalho é uma medida supereficiente, porque ele reduz a zero a poluição de qualquer tipo de deslocamento porque o deslocamento é virtual, não é mais físico; então, acaba a poluição. É a medida que tem a eficiência de cem por cento sempre na redução dos deslocamentos não realizados, que passam a ser não realizados. Tem uma outra questão importantíssima que é a poluição sonora. Todo esse deslocamento de ar ele gera um dos maiores problemas ambientais das cidades. A CETESB fez uma enquete há muito tempo atrás em São Paulo sobre a gravidade, a percepção da população em relação à gravidade dos problemas ambientais e a poluição sonora foi o campeão. A população se irrita muito e fica muito incomodada

realmente com a poluição sonora. Eu sou um deles. Às vezes eu mudo de caminho justamente para não ficar exposto à poluição sonora, ando mais um pouquinho e escapo da poluição sonora. Vocês já experimentaram andar na calçada ao longo da Marginal Pinheiros, por exemplo? É complicado, são oitenta e quatro decibéis. Nessa rua aqui da frente aqui, a gente tem mais ou menos um nível médio de ruído equivalente, no ouvido, de sessenta, cinquenta e oito, sessenta e cinco, dependendo da velocidade do tráfego e da quantidade de veículos. Emissão média. Na Marginal, oitenta e quatro, na Avenida dos Bandeirantes, oitenta, oitenta e dois, por exemplo. Isso deteriora muito a qualidade de vida das pessoas que trabalham e vivem expostas no meio da rua. Então, é um outro problema muito sério que a gente precisa combater e para isso os veículos elétricos são os ideais, porque eles são absolutamente silenciosos e a gente só escuta o barulho no pneu praticamente, que predomina ao longo da passagem do veículo. Vamos falar do teletrabalho. O teletrabalho é uma estratégia de controle de poluição, a gente pode dizer isso com todas as letras, sem medo de errar. Não há outra medida, como eu falei, que possa trazer um benefício ambiental dessa natureza: supressão total em uma única tacada: simples, lucrativa e vantajosa para todos. O teletrabalho não tem desvantagem. Eu estou colaborando com a SOBRATT já faz três anos - quase quatro anos - e ao longo de todo esse tempo eu já li muito sobre o impacto ambiental do teletrabalho no Brasil e fora do Brasil e eu não consegui achar nenhum *drawback*, como dizem os americanos, os ingleses também, nenhuma desvantagem do teletrabalho nem na área financeira, nem na área administrativa, nem na área corporativa, nem na área da eficiência, nem na área ambiental. Nada. O teletrabalho é uma medida de ganha-ganha-ganha. Tem ganho ambiental, tem ganho para as empresas que trabalham com teletrabalho. Os benefícios são enormes e diversos, comprovados cientificamente. Não é um discurso para defender o teletrabalho aqui. São trabalhos científicos feitos pelos cientistas dos recursos humanos, da gestão administrativa. Eles desenvolvem todos esses trabalhos. Se vocês fizeram uma busca rápida, por exemplo, de bibliografia na Internet vocês vão achar muitos trabalhos que falam do benefício causado pelo teletrabalho - benefício ambiental ou benefício em termos de produtividade para as empresas - porque aumenta a produtividade. A facilidade de você resolver um problema de teletrabalho mal implantado é enorme, porque se você errou, você vai identificar que errou, botou uma pessoa errada, por exemplo, para trabalhar em casa, é imediatamente reversível e você corrige, quer dizer, não existe desvantagem nenhuma e não há por que ter medo do teletrabalho. Porque, primeiro, ele não precisa ser implantado todos os dias. É quando dá e quando é conveniente para o empregador e para o empregado e também, quando não funciona, ele é totalmente reversível. Não existe desvantagem. Para o empregado, existem várias vantagens: melhoria da qualidade de vida, vantagens econômicas, porque ele deixa de ter uma série de gastos: de combustível, de tempo. Ele pode utilizar esse tempo que sobra, porque são várias horas na rua durante os deslocamentos. Esse tempo que lhe sobra ele pode se dedicar a um aperfeiçoamento profissional, a um estudo, um curso, ginástica. Quer dizer, tem uma série de coisas que fazem bem para pessoa, então aumenta o moral da tropa, como a gente fala. Eu servi o exército, então o pessoal fala "não, vamos fazer alguma coisa para aumentar o moral da tropa" e o teletrabalho é um deles. Quer dizer, você aumenta o autoprestígio, ou seja, puxa vida, eu fui escolhido para fazer teletrabalho em casa. Isso é porque a corporação, a direção da corporação, os meus colegas confiam em mim, confiam no meu taco, confiam na minha honestidade, confiam na minha capacidade. Então, eu vou devolver isso. Isso é instintivo, às vezes não é nem consciente. Ele acaba devolvendo aquilo. Isso é científico, não sou eu que estou falando. Então, é isso. É um programa de ganha-ganha-ganha. E a inspeção veicular, por exemplo, é um programa que tem um altíssimo retorno em relação ao custo que ele tem e o teletrabalho não. Teletrabalho não tem custo nenhum. Ao contrário, ele traz ganhos para todo mundo. Só tem um entrave: ele é uma mudança de paradigma, porque as pessoas realmente não estão acostumadas com essa ideia, pelo menos aqui no Brasil, de tirar todas as rédeas, as amarras e trabalhar sobre sua própria autofiscalização dentro de casa. Seu trabalho de uma forma ou de outra vai ser fiscalizado, vai ser fiscalizado pelo trabalho que você entrega. Então, a empresa que não está organizada para controlar a produção dos funcionários não pode implantar teletrabalho porque não vai dar certo. Então, tem que ser realmente uma empresa organizada. E está aí os benefícios: redução do consumo e dos custos individuais e coletivos com combustíveis, redução das emissões globais e locais, redução do estresse, dos incômodos, doenças cardiovasculares, respiratórias e mentais, mortes prematuras e do aquecimento do planeta, das emissões de gases de efeito estufa. Redução da poluição sonora difusa e localizada, redução dos acidentes de

trânsito, redução da superlotação do sistema de transporte público. Isso o Metrô implantou um grupo-piloto para fazer um teste do teletrabalho. Foi, aliás, a empresa pioneira no Estado de São Paulo a implantar um grupo de teletrabalho e foi um sucesso. Eu não sei como está hoje isso lá no Metrô, mas foi um sucesso e foi esse programa do Metrô que levantou toda a nossa curiosidade a respeito do programa de teletrabalho e a proposta do Secretário Bruno Covas, que é o atual Vice-Prefeito, ele estava lá na Secretaria em 2013 e foi ele que incentivou a gente a apresentar um relatório junto com a SOBRATT, em parceria com a SOBRATT, sobre a possibilidade de implantação de uma política pública de teletrabalho no Estado de São Paulo; e isso prosperou. Demorou quatro anos, mas prosperou. Eu vou mostrar para vocês porquê. Então, tem a melhoria da fluidez, abrindo espaço físico mais amigável nas vias públicas para o aumento da penetração das alternativas ao transporte individual e coletivo motorizado: ciclovias, por exemplo, calçadas mais largas, por exemplo, redução do absenteísmo. Isso aí está nos trabalhos científicos sobre benefício do teletrabalho. Inclusão de profissionais com deficiências, com necessidades especiais. Isso é uma coisa que realmente é um benefício de uma política de teletrabalho. Desde os anos 90, o teletrabalho é uma das principais estratégias entre as políticas públicas para a supressão de deslocamentos motorizados desnecessários, sujos e onerosos. Potencial de redução do teletrabalho - entre outros vários benefícios para as empresas e empregados - é o *drive*, que resulta em leis e programas compulsórios de implantação da adoção do teletrabalho mínimo em empresas públicas e privadas. Aqui a gente dá um exemplo, por exemplo, embaixo ali, o Estado deve ter como meta a redução em vinte por cento da quantidade de milhas corporativas viajadas pelos funcionários estaduais, sem reduzir o número de horas de trabalho. Isso aí é uma lei da Carolina do Norte, que é um Estado americano que implantou o teletrabalho compulsório nas empresas públicas do Estado da Carolina do Norte na década de 1990. Esse exemplo da Carolina do Norte é um. A grande quantidade de Estados americanos tem a sua política particular do Estado de implementação do teletrabalho compulsório nas empresas de Governo. E os Estados Unidos fazem isso justamente para controlar o consumo de combustíveis e a poluição do ar e não é só o Governo estadual americano que faz isso. A gente viu que Seattle também faz de uma forma diferente, mais atualizada, por exemplo, que é a implantação do sistema de gestão de mobilidade corporativa que inclui o teletrabalho. Então, já é mais atualizado. Naquela época, não tinha a ideia de gestão de mobilidade corporativa lá em 1990. Não sei, talvez eu esteja enganado, mas eu não sei quando nasceu essa ideia de mobilidade corporativa, mas o mais popular na época para controlar a demanda de viagens, deslocamentos corporativos, era o teletrabalho. Então, os Estados implantaram isso nas agências governamentais estaduais e nas federais. Existe uma lei federal do início dos anos 2000, nos Estados Unidos, que obriga toda e qualquer empresa, agência de Governo federal, a implementar o teletrabalho mínimo com a obrigação de justificar, de relatar o número de horas ganhas com isso, número de quilômetros evitados, a quantidade de combustível evitada que os funcionários deixaram de consumir. Isso tudo está sendo implantado não só nos Estados Unidos, em outros países também. A maioria dos países desenvolvidos e outros países em desenvolvimento também estão fazendo isso. A Costa Rica, por exemplo, implantou teletrabalho no país inteiro como uma política pública de Governo e como uma política pública das empresas privadas, que fazem um compromisso com o Governo local para implementar o teletrabalho. Medellín está fazendo isso. Esse é o exemplo de Medellín. Eu estive lá no ano passado participando das discussões, das rodadas de discussão para a definição da estratégia de controle de poluição, que é muito grave lá no Vale de Aburrá, onde fica a cidade de Medellín. Uma grande metrópole, com mais de cinco milhões de pessoas, e aí está uma vitória nossa da SOBRATT, porque foi uma das sugestões que eu fiz lá e que não estava passando pela cabeça de ninguém dos especialistas que estavam discutindo lá. E acabou entrando no plano de Medellín e, para minha surpresa, eu recebi um artigo de jornal lá da Colômbia que estava indicando que a área metropolitana de Medellín, no fim do ano passado, baseado naquela nossa sugestão de inclusão no plano de Medellín, fez um pacto de teletrabalho entre Governo metropolitano e trezentas e cinquenta e duas empresas, com a meta chegando a quinhentas empresas da região, para adoção do teletrabalho, com a perspectiva de supressão anual de toda essa poluição e desse consumo de combustível. Então, está aí nesse artigo aí embaixo, disponível para vocês olharem depois. Vamos vir para o Brasil. O que que está acontecendo no Brasil em termos de gestão ou controle da demanda de deslocamentos motorizados para fins de controle de poluição? Quer dizer, qual a legislação ambiental que está pensando em controlar os deslocamentos das pessoas nas cidades como estratégia de controle de poluição? Nós estamos

inventando alguma coisa propondo isso? Não, já está na legislação. Então, se a gente for olhar bem, já está nos acordos internacionais e decisões nacionais regionais e locais decorrentes dessas reuniões internacionais em função dos acordos, do IPCC, das Convenções do Clima etc, que refletem, por exemplo, no estabelecimento de legislações, de políticas do clima que já têm lá o enunciado, que essas regulamentações de política do clima têm que ter um capítulo de transporte e o capítulo de transporte tem que ter o item controle de demanda de viagens motorizadas. Então, nós estamos aqui simplesmente cumprindo a lei quando a gente implanta uma política pública de adoção de teletrabalho. Outra política, por exemplo, seria, por exemplo, pedágio urbano ou um controle de estacionamento; uma política adequada de estacionamento de veículos para justamente restringir o uso desnecessário, abusivo, do transporte individual motorizado. Tem a Lei 12.187, de 2009, do Governo Federal; tem a lei do Governo estadual de mudanças climáticas; tem a lei do Município de São Paulo, que não entrou aí nesse... (*ah! Tá aí*) A lei de São Paulo. Tem o plano de controle da poluição, que é outra peça legislativa, o plano estadual de controle de poluição veicular, que também prevê o desenvolvimento de medidas de controle de demanda de viagens corporativas, quer dizer, tem uma série de leis aí que já demandam isso e isso não está sendo cumprido. Nós estamos no Comitê do Clima aqui, que está discutindo uma política que é uma lei municipal, que também prevê a gestão de viagens corporativas e isso não está sendo cumprido. Então, nós estamos propondo aqui justamente o que já está na lei e que precisa ser regulamentado. Outras leis: a lei de quotas, que visa a inclusão de trabalhadores deficientes, portadores de necessidades especiais, e tem o decreto que institui o teletrabalho no âmbito da administração direta, que foi recentemente aprovado pelo Governador Geraldo Alkmin, o ano passado; que é o decreto estadual que implanta o teletrabalho nas empresas do Governo estadual. O que a gente quer é simplesmente replicar isso no nível municipal. Aí está aquele relatório que a SOBRATT fez com o Secretário Bruno. Isso foi aprovado, publicado em Diário Oficial, e isso foi o que despertou dentro do Governo do Estado de São Paulo a iniciativa de fazer aquele decreto que eu acabei de mostrar ali. Bom, a nossa proposta ao Comitê do Clima é essa, a nossa proposta ao Secretário é essa: que a gente leve para o Prefeito uma proposta estabelecendo uma política pública bem definida e bem delineada para empresas públicas do Município de São Paulo e para as empresas privadas. Pode ser acima de um determinado número de funcionários etc; está tudo em aberto. A ideia seria a gente se reunir com a Prefeitura, Secretaria de Transporte, com o WRI e com os demais especialistas para fazer uma minuta de um texto que seria um texto preliminar de um projeto de lei que considerasse uma política clara de adoção de teletrabalho para o Município de São Paulo, para as empresas de Governo, com um capítulo destinado a incentivos para as empresas privadas localizadas no Município de São Paulo para implantação do teletrabalho. Então, essa é a nossa proposta. Eu peço para vocês darem uma olhada especialmente nesse último *slide* aqui com bastante carinho, pensar a respeito disso, porque, realmente, a gente está precisando disso não só para replicar o que o Estado de São Paulo está fazendo, mas para atender toda a legislação brasileira de controle de emissões climáticas e também para convergir com as tendências mundiais do que está acontecendo no mundo. Então, é isso. Muito obrigado pela oportunidade.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Deixar a palavra aberta para o Olímpio responder algumas perguntas. Temos duas inscrições. A primeira, segunda e terceira.

**Carmem Araújo** - De novo. Carmem Araújo, do ICCT. Eu entendo - ligando a apresentação do WRI com essa - que teletrabalho é uma das estratégias que podem fazer parte do plano corporativo. A decisão é da empresa com relação ao seu perfil de trabalho, mas uma pergunta com relação ao teletrabalho, que como gestora me preocupava muito, era a legislação trabalhista, que nos impedia, de certa forma, de flexibilizar. Nós tínhamos o jurídico e tolerância zero com relação a questões trabalhistas, porque uma organização sem fins lucrativos depende de doações e não há doação para pagar causas trabalhistas. Uma pergunta que eu queria: o que exatamente evoluiu na legislação trabalhista que permita. Nós chegamos a fazer, houve uma flexibilização, nós fazíamos os funcionários assinarem um termo de compromisso orientado pelo jurídico, mas havia alguns períodos que não poderia trabalhar. Por exemplo, a troca de e-mails noturnos. O jurídico recomendava que nós bloqueássemos nosso servidor, que não saísse nenhum e-mail no horário "x" a "y", então havia algumas amarras com relação a teletrabalho que era com relação a essa flexibilização de horários, que realmente deve ser respeitado, mas a legislação não estimulava tanto. O risco trabalhista não estimulava tanto a empresa a flexibilizar para o

teletrabalho. E o segundo ponto é a questão de uma infraestrutura adequada para que você não perca aquele contato que é fundamental de integração entre as pessoas. Que no teletrabalho você não está olhando no olho, você não está conversando informalmente, integrando etc. etc. É a contrapartida. Agora é extremamente interessante que se estimule o teletrabalho. Eu queria só tocar nesse ponto da questão trabalhista. O que que evoluiu?

**Olímpio de Melo Alvares Jr** - A segunda pergunta, eu diria para você que o que a gente está propondo e o teletrabalho não significa expulsar o funcionário para casa dele e não ver ele nunca mais. Não é isso. É alguns dias por semana ou por mês o funcionário poder praticar o teletrabalho dentro da conveniência da administração. E a primeira pergunta eu vou pedir para o Cléo responder para você sobre essa questão trabalhista.

**Cléo Carneiro** - Bem, na verdade a reforma trabalhista veio dar mais sustentabilidade jurídica, mais segurança jurídica. Através de um aditivo ao contrato de trabalho que contemple as questões ligadas à controle de jornada, hora extra, receber e-mail depois do expediente etc. etc., através de um aditivo ao contrato de trabalho, a instituição tem toda a segurança jurídica. E, mesmo antes da edição da reforma trabalhista, a experiência mostrava que um projeto de implantação de teletrabalho estruturado e levando em conta essa blindagem trabalhista nunca trouxe problema trabalhista para empresa nenhuma. O que muitas vezes ocorria é que a empresa implantava o projeto de uma maneira informal e se descuidando de alguns aspectos e, aí, realmente a coisa corre risco. Hoje na verdade não existe esse risco desde que se faça um aditivo ao contrato de trabalho sustentado pela reforma trabalhista e esse aditivo ao contrato de trabalho seja assinado pelo funcionário. Se você tem alguma questão específica e alguém tem alguma questão específica a respeito disso, nós colocamos a SOBRATT à disposição. Você manda um e-mail para a gente, o Olímpio ou para mim, tem meu e-mail aí e nós temos um Diretor da área jurídica e ele pode fazer um pequeno parecer para você que vai acalmar as feras lá do jurídico de vocês. Com relação à primeira pergunta me deixa acrescentar ao que o Olímpio já colocou muito bem. A sua primeira pergunta dizia respeito à questão presencial. Como o Olímpio colocou - e fazendo um adendo -, o teletrabalho não significa que a pessoa fique o tempo todo trabalhando em casa. Então, os projetos devem incluir certos dias em *home-office*, em casa, e alguns dias na empresa, exatamente para manter o vínculo com a empresa, a questão do olho no olho é fundamental. Então, é importante que isso seja feito. Mesmo em operações em que é muito vantajoso também o teletrabalho, como operações de *call center* e *contact center*, onde a pessoa trabalha praticamente em casa, o projeto precisa incluir situações onde a pessoa vai à empresa, participe de reuniões etc. e mantenha o contato com as pessoas. O grande problema - e o Olímpio tangenciou esse problema na exposição dele - é uma questão de paradigma de gestão, quer dizer, o paradigma antigo que precisa ser quebrado através de treinamento, de sensibilização, é que o gestor acha que para a pessoa trabalhar ele tem que estar vendo a pessoa. Isso não faz o menor sentido. Mudou o paradigma de controle para entrega. Na medida em que se discutem metas, resultados, prazos, padrões de qualidade e etc, não existe o menor problema. Mas para isso o grupo de gestão precisa ser capacitado e sensibilizado. Da mesma maneira como o próprio teletrabalhador precisa ser capacitado e até a família precisa ser orientada com relação a isso aí. Muito obrigado.

**Leonardo** - Bom dia, Leonardo, Assessor do Vereador Gilberto Natalini. Parabéns, primeiramente, para o Olímpio e para o Gillermo. Muito interessante. Inclusive me comprometo a levar essas pautas para o Gabinete; são muito pertinentes os assuntos que foram colocados. É mais uma experiência. Eu já trabalhei numa empresa que tinha *home-office* uma vez por semana e acho que a gente tem diversas ferramentas de gestão de recursos humanos, ferramentas tecnológicas que permitem esse controle, se é que a gente precisa de um controle mais restrito da atuação desse funcionário. Existem ferramentas para você controlar esse trabalho. No intranet, você tem um *communicator*, você consegue falar a qualquer momento com a pessoa. Então, é questão de quebra de paradigma mesmo. Mas, no meu caso, na empresa em que eu trabalhei, não teve problemas de produtividade e realmente essa questão do ganha-ganha se confirmou. Funcionário satisfeito, tinha um dia em casa. De fato, tem que ter um apoio da família, porque a família precisa entender que é uma dinâmica de trabalho. Aproveitando, é só uma inclusão de pauta. No ano passado, a gente teve aqui o ano inteiro - eu quase todas as reuniões estive presente -, a gente falou bastante sobre a elaboração do inventário de emissões de gases estufa, inclusive na reunião de agosto foi apresentado um plano de trabalho para a elaboração do inventário. Acho que a gente

tem que avançar nisso, porque eu não consigo aceitar que a gente simplesmente tirou isso da pauta e a gente não fala mais no inventário dentro dessa dinâmica aqui do Comitê. Então, eu acho que a gente precisa voltar com essa pauta, pelo menos dar um *feedback* para todo mundo que participou e tudo o mais. A gente pode até entender que, às vezes, tem uma troca. A gestão anterior tinha uma visão de como tem que ser feito, a gestão atual tem outra. Mas acho que tem que ter um *feedback* para a gente sobre como é que vai ser daqui para a frente, porque a gente trabalhou, os Grupos de Trabalho, inclusive em reuniões aqui oficiais sobre isso e a gente precisar retomar. A questão do zoneamento também acho um ponto que a gente tem que colocar em pauta, é uma questão que envolve saúde pública, envolve questões de emissão, os impactos dessa mudança na questão ambiental, na questão da saúde pública. Acho que tem que ser discutido aqui no grupo. Obrigado.

**Otávio** - Bom dia, eu sou o Otávio, da Secretaria da Fazenda. Eu gostaria de me pronunciar aqui que o teletrabalho não é nenhuma novidade para a Prefeitura de São Paulo. Desde 2015 ele já está regulamentado na Secretaria da Fazenda. Ela foi uma Secretaria pioneira. Hoje, de mil e trezentos funcionários que a gente tem na Secretaria, quase duzentos e cinquenta já trabalham em regime de teletrabalho e eu acredito que essa experiência deu certo porque ele foi desenhado de acordo com a realidade de cada setor. Não foi um teletrabalho que foi implementado de cima para baixo, todo mundo vai fazer isso e pronto. Cada setor foi pensando nas suas atividades. Eles são controlados por produtividade e realmente hoje é um ganha-ganha, porque a pessoa que opta por fazer teletrabalho, além de não estar consumindo os recursos da Prefeitura, ela tem que produzir vinte por cento a mais do que ela produziria normalmente no horário de trabalho dela, porque ela está economizando e ela opta por isso. Eu acho que o teletrabalho, se bem pensado, ele é realmente muito bom, mas ele tem que ser pensado muito bem com a realidade de cada uma das profissões, de cada uma das carreiras que existem aqui dentro da Prefeitura e, até, com as atribuições de cada uma das pessoas. Ele não pode ser simplesmente colocado para todas as pessoas da mesma maneira.

**Olímpio de Melo Alves Jr** - É só para complementar. Essa é uma atitude, por exemplo, que a SOBRATT tem defendido durante toda a vida da SOBRATT, que realmente o teletrabalho tem que ser implantado de baixo para cima, em intensa discussão e negociação com os gestores e com os próprios empregados e principalmente os teletrabalhadores. Isso é a meta mesmo a ser alcançada. Agora sobre o inventário de emissões que o colega do Gabinete, eu acho que essa pergunta eu não posso responder. Isso aí só a Prefeitura.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Alguma consideração a mais sobre a questão do teletrabalho? Primeiro, agradeço a sua apresentação. Foi muito interessante reforçar esse entendimento, esta forma de criar mais uma forma da gente buscar saídas com relação à questão de evitar alguns prejuízos, uma questão ambiental, enfim, e acho que foi importante o colega - já saiu? - da Fazenda. Me chamou muito a atenção essa informação. Eu estou aqui na Prefeitura há sessenta dias. Eu acho que a gente deveria até levar como lição de casa e aí eu vou, na Secretaria mesmo, tentar questionar um pouco essas informações a respeito do teletrabalho na gestão municipal. Se a Secretaria da Fazenda já está fazendo isso, por que não nas outras estruturas? Fica uma lição de casa para a gente, o Poder Público, tentar responder, se a gente puder fazer esse levantamento. A própria Secretaria vai buscar algumas respostas em relação a isto no âmbito da Prefeitura. Com relação às apresentações, eu considero a tarefa cumprida. Vamos ao final da nossa reunião. Primeiro, com relação à questão das pautas. Eu queria lembrá-los dos Grupos de Trabalho que o Comitê tem. Nós temos vários Grupos de Trabalho e eu queria só chamar a atenção para esta dinâmica do Comitê, até porque eu acho que pode ser um bom momento da gente colocar todos os temas, priorizar os temas que cada grupo entende como estratégico, para a gente colocar na dinâmica do Comitê. Eu queria que os Senhores atentassem à importância do grupo. Eu vi aqui a relação de todos os grupos. Aliás, todos conhecem os grupos? Vocês conhecem todos os grupos? Não?

**Débora** - Os grupos foram constituídos no meio do ano passado, alguns estão ativos: o de adaptação às mudanças climáticas e cidades resilientes, por exemplo, já fez uma proposta de decreto em uma das reuniões. O de transporte limpo e energia renovável nem se fala também, não é, Olímpio? É um dos que têm pautado muito o Comitê. Mas, os outros grupos, como saúde, sustentabilidade, educação, comunicação, gestão de resíduos também tiveram reuniões, têm

mantido contato. A Laura pediu e nós agendamos alguns dias, nós vamos mandar para vocês as datas para fazermos reuniões com cada grupo e restabelecer o foco e o tema de cada grupo e isso que o Secretário está colocando, como o grupo pode colaborar, contribuir com as pautas e as ações do Comitê. Nós vamos mandar essa agenda para vocês e vamos ter essas reuniões agora em março.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Só para reforçar a importância dos grupos, que, aliás, foi uma dinâmica que foi estabelecida no ano passado. São oito Grupos de Trabalho. Cada Grupo de Trabalho tem as suas, coloca os temas importantes até para subsidiar a discussão do Comitê. Tem um Comitê de Consumo Responsável e Economia Circular, o grupo de Adaptação e Cidades Resilientes, tem o grupo de Sequestro de Carbono e Biodiversidade, Educação e Comunicação Ambiental, Produção Mais Limpa e Resíduos, Transporte Limpo e Energia Renovável, Recursos Hídricos. São esses e tem mais: Saúde e Sustentabilidade.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - De qualquer forma, eu acho que exercitarmos essa dinâmica dos grupos, até porque tem uns temas que são muito afins, as Secretarias, acho que seria muito importante que a gente cumprisse essa tarefa em março de termos pelo menos algo para cada grupo, para a gente conseguir tirar alguns temas e algumas pautas. Lembrando também - a Débora me fez aqui um lembrete - que nós temos alguns temas até maio, é isso?

**Débora** - Sugerido por membros dos GTs e do Comitê, pautas até o mês de maio. Vou passar a pauta para o Gabinete para conhecimento e a maioria diz respeito ainda à questão do transporte. Em maio nós temos uma pauta que envolve saúde, gestão pública e mudanças climáticas e a questão dos recursos hídricos. Até maio, nossa agenda bem completa e está contemplado o que o Olímpio colocou dos estacionamentos também. Biodiesel também foi pauta que o Secretário Eduardo de Castro sugeriu - representante da UBRABIO - sobre o Renova Bio, a lei nacional.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Vamos ficar, então, como uma tarefa, também, passar a agenda de todos os temas para que os Senhores tenham conhecimento, até maio, reforçar a questão do trabalho dos Grupos de Trabalho, ver os temas e com relação à questão do inventário eu queria só informar e acho que é importante: não foi executado, não terminou o ano passado, mas está, sim, na nossa tarefa de cumprirmos, terminarmos essa etapa do inventário. Estamos colocando recursos para isso, já tem um modelo... A própria Laura, infelizmente, que ela tem todas as informações, poderá, na próxima reunião, dar informações a quantas anda a questão do inventário de gases. Então, é isso. Vamos por ordem.

**Eduardo Neder** - Acho que essa proposta que surgiu hoje de uma análise dessa revisão do zoneamento eu acho que é muito importante a gente ter cuidado só com o prazo disso, porque deve ir para a Câmara. Então, talvez se vocês puderem analisar a possibilidade de antecipar isso na agenda.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Eu estou olhando aqui, o pessoal do SMUL não está? Existe um encaminhamento que a Secretaria está fazendo em relação às audiências públicas e tal. Eu, como Secretaria, tenho que consultar a Secretaria e colocar esse espaço, que é mais um espaço importante de discussão e tal, colocar o Comitê de Mudanças Climáticas como um espaço para que se apresente pelo menos o que se está propondo.

**Eduardo Neder** - Eu acho que é importante, porque até na atuação na revisão da Lei de Mudanças Climáticas, do artigo 50, foi muito importante a participação do Comitê e eu acho que tem muito a contribuir também com essa discussão. Aproveitando só para pedir um posicionamento da Secretaria quanto ao decreto de cidades sustentáveis, como é que está, porque o Grupo de Trabalho de Adaptações e Cidades Resilientes fizeram, a gente fez essa proposta e saber que pé que está agora.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - Está bom, vai ficar registrado e veremos isso, Ok? A Senhorita aqui e depois o Olímpio e o Senhor.

**Vanessa** - Eu sou a Vanessa, eu sou do SINDUSCON-SP. Eu gostaria de saber como é que está na pauta para iniciar o GT de Construção Sustentável, se vocês já têm um prazo.

**Débora** - Como eu coloquei, a Laura retomou como Secretária Executiva do Comitê e ela vai discutir esse tema com os membros do Comitê e dos grupos que já existem. Nós vamos mandar isso por e-mail para agendar as reuniões.

**Vanessa** - Tá bom, obrigada.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** – Um minuto hein?

**Olímpio de Melo Alvares Jr** - É rápido, é meio minuto. Sobre empresa pública implantar teletrabalho, não é só a Secretaria de Finanças, tem dezenas no Brasil já implantando teletrabalho, todas com sucesso. O que eu queria frisar, dar uma enfatizada, é que está no nosso último *slide* é que estamos fazendo uma proposta para implementação de uma política de teletrabalho e gestão de mobilidade corporativa, que é justamente o que o nosso caro Guillermo apresentou hoje. Então, seria a discussão da possibilidade de implantar uma política de teletrabalho casada com gestão de mobilidade corporativa.

**Luiz Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** – Aliás, eu fiz um pedido ao nosso representante da Secretaria de Transportes, porque ele enfatizou que existe um trabalho da Secretaria com relação a este enfoque, então seria importante a gente depois cobrar da Secretaria para apresentar no nosso espaço, no Comitê, exatamente quais são as dinâmicas, quais a política pública que a Secretaria de Transporte está fazendo e, se for o caso, a gente fazer os ajustes, enfim, entender um pouco o que está acontecendo como política pública da Prefeitura de São Paulo. Eu acho que ficou pelo menos para nós, agora, ficou uma lição de casa com relação à questão da gestão de mobilidade corporativa, Ok?

**Cléo Carneiro** - Vou pedir aos participantes para pegarem um folheto da SOBRATT, para conhecerem a SOBRATT, um folheto que está sobre a mesa. Eu vou passar para a Débora um convite para uma reunião que a ABQV, Sociedade Brasileira de Qualidade de Vida, que é parceira da SOBRATT, vai fazer na semana que vem sobre teletrabalho e qualidade de vida. O evento é aberto, então será um prazer de vocês estarem participando. Obrigado.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** – Ok, obrigado. Pode.

**(não identificado)** - Na verdade, eu acho que a SOBRATT poderia falar sobre índices de produtividade, por exemplo. Acho que isso faltou, porque daí a gente vê que tantas pessoas, o quanto que você pode aumentar a produtividade em relação à economia, entendeu? Então teve tanto de economia - você não vai gastar com comida, não vai deixar de almoçar, sei lá. Trazer índices que a gente possa medir essa produtividade, esse ganho.

**Cléo Carneiro** - A gente pode ir além. Eventualmente, até fora do âmbito aqui desse grupo, a gente proporcionar uma reunião onde a gente vai falar sobre mais coisas: objetivo, resultados, benefícios, abordagem de implantação e indicadores. Os indicadores são extremamente importantes e existem metodologias para que se meçam, que se utilize esses indicadores. A gente já se coloca à disposição, eu posso entrar em contato com a Débora e até eventualmente fora desse encontro, a gente se coloca à disposição de vocês para isso.

**Luiz Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** – Eu estou olhando aqui o nosso representante da Gestão, Jabs... (vozes ao fundo). Desculpe, é que CGM, fica aquela coisa que às vezes eu me confundo. A gente podia ter um levantamento em relação a essa questão do teletrabalho na Gestão. Eu acho que vocês devem ter alguma coisa. Se a gente não tiver, eu acho que poderíamos levantar isso a quantas anda o teletrabalho na Gestão para a gente poder fazer algumas reflexões, aprimorar indicadores. O depoimento da Secretaria da Fazenda foi muito bom, dizendo "olha, estamos melhorando, está bom, não sei o quê", enfim. Eu acho que seria uma boa informação, em vista do que nós discutimos hoje, uma reflexão disso e a Secretaria fazer um levantamento.

**Vitor** - Vitor, da Gestão. Eu acho que é bastante válido. Inclusive o Jabs estava sugerindo a mesma coisa, que a gente levasse o tema adiante. Eu acho que a Gestão, como tem muito envolvimento com o RH da Prefeitura como um todo, inclusive o tema - a gente estava falando - aqui do comunicador, de tornar a comunicação mais direta e internetizada, digamos assim, eu acho que a pauta do home-office é muito válida e que a gente pode pensar em formas de fazer isso para a Prefeitura como um todo ou pelo menos estudar como iniciar isso. Até onde eu sei, na

Gestão a gente não tem ainda a telejornada implementada, mas a gente pode juntar a Fazenda, fazer um Grupo de Trabalho para levar isso adiante.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** – Eu mesmo fiquei com ciúme. O Verde acho que nem pensa nisso. A gente pensa ao contrário, que é quebra de paradigmas mesmo, né? Parece até que a Prefeitura não pensa dessa forma. Quando você vê quem lida com dinheiro pensando dessa forma, por que não a gente reforçar o que está acontecendo e tentar trabalhar num...

**Vitor** - Acho que o benefício ele vem de diversas. Vem pro Verde, como uma (ininteligel) de poluentes etc., vem também como uma redução de custo, porque você não vai ter o curso da pessoa, do espaço que ela ocupa, de café e outras coisas, então acho que tem diversas frentes que podem se beneficiar.

**Ricardo Viegas (Secretário Adjunto)** - O Judiciário faz muito isso hoje. O Judiciário é um dos bons exemplos de gestão com relação ao teletrabalho e há um aumento de produtividade na análise de processos, principalmente quem hoje... Eu estou falando porque eu já vi reclamação dos trabalhadores na Secretaria que não conseguem trabalhar analisando processo. Então um cara que é técnico, está fazendo um trabalho de concentração ele pode ter um efeito muito maior com relação a isso do que o que é a dinâmica e, para minha surpresa, saber que nós já temos isso na Prefeitura. Foi uma boa luz hoje trazer esses dois temas: o teletrabalho e a mobilidade corporativa. Eu ganhei o dia e acho que os Senhores também. Por fim, eu agradeço e espero que a próxima reunião seja cada vez melhor. Obrigado.

## **Lista de presença da 61.ª Reunião do CMMCE em 27/02/2018**

### **Membros do Comitê presentes:**

Olimpio Álvares – ANTP  
Davi Martins – Green Peace  
Eduardo Della Manna – SECOVI  
Victor Francesco Coelho Souza – SMG  
Otávio Carneiro Souza Nascimento – SF  
Jabs Cres Maia Santos – SGM  
Andréa Franklin Silva Vieira – SMSO  
Magaly Antonia Batista – SMS  
Ricardo Viegas de Carvalho – SVMA

### **Membros do Comitê presentes por representação:**

André Castro - SMT  
Suzete Taborda – SEHAB

### **Outros interessados presentes:**

Débora Cristina Santos Diogo – SVMA – CMMCE  
Bárbara Hartz – BrasilBio  
Glauber Leite – IDEC  
Cleo Carneiro – SOBRATT  
Guillermo Petzhold – WRI Brasil

Minoru Furuya – SEME  
Núbia Cunha – SEME  
Maria Laura Fogaça Zei – SVMA DEPLAN 4  
Eduardo Neder – USP/PPA  
Renata Romero –  
Marli Codognoto – COVISA  
Ana Carolina – COVISA  
Rodrigo Rudge – Pisando Verde  
Fausto de Alcântara – GCM Inspetor  
Vanessa Lima Dias – COMASP /SINDUSCON  
André Gasparoto - SVMA  
Leonardo Maglio – Gabinete Vereador Natalini  
Carmen Araújo – ICCT  
Andrea Franklin – SMSO – SPObras  
Paulo Roffé – ANA  
Águeda de Bacchi – FECAP  
Rodrigo Santos – SP Trans  
Pedro Rama – SP Trans  
Natacha Nogueira – FIESP  
Thiago Ermel – SMG  
Ana Lúcia F. Szajubok – SABESP  
Deodoro – Vaz – SVMA – DEPLAN 2  
Cláudia Freitas – CLAVI Sustentabilidade  
Osvaldo Fernandes – ONG Destino Certo  
Juliano Paiva – SVMA