

## TELETRABALHO NO SETOR PÚBLICO BRASILEIRO: IMPACTO POTENCIAL SOBRE O TRÁFEGO URBANO E AS EMISSÕES DE CARBONO

**Nilo Luiz Saccaro Junior**

Técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea.

As pessoas precisam se locomover para realizar grande parte de suas atividades. Em um país eminentemente urbano, como o Brasil, isso muitas vezes significa cruzar um complexo tecido metropolitano, em uma variedade de meios de transporte. Esse movimento gera impactos ambientais locais e globais cada vez maiores, ao mesmo tempo em que impõe obstáculos à qualidade de vida e ao desenvolvimento econômico.

O modelo de priorização do transporte individual motorizado (carros e motos) – adotado no Brasil ao longo das últimas décadas, dependente de altos investimentos tanto das famílias quanto do Estado – precisa de soluções de engenharia cada vez mais complexas para garantir a fluidez viária. Esse modelo claramente chegou ao esgotamento, o que resultou em situação de insustentabilidade nas metrópoles brasileiras. O tempo passado no trânsito é de mais de uma hora para um terço dos trabalhadores brasileiros, podendo chegar a mais de duas horas em algumas das maiores metrópoles do Brasil. Esse tempo pode ser alocado em atividades produtivas, de lazer ou de convívio familiar, o que é interessante, tanto do ponto de vista do trabalhador quanto do empregador.

Entre as soluções para os problemas de transporte urbano, estão a priorização do transporte coletivo em detrimento do individual (motorizado), a facilitação e o incentivo ao transporte não motorizado, a aplicação de instrumentos de reordenação urbana – como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo – e a criação de mecanismos que reduzam o número total de viagens. Nessa última alternativa, insere-se o teletrabalho. Talvez seja a mais barata e a que apresenta menor dificuldade política, dado que não implica gastos com infraestrutura, os custos podem ser diluídos entre diversos atores e não entra em conflito com a cultura do transporte individual fortemente estabelecida. Na realidade, como mostra a experiência do Tribunal de Contas da União (TCU), é provável que, no primeiro momento, não seja gerado nenhum conflito e a produtividade seja aumentada imediatamente.

Além de apresentar vantagens para empresas e trabalhadores, o teletrabalho pode mostrar-se um fator de redução do número de viagens, o que contribuiria para a melhoria de muitas variáveis do tráfego urbano. Sob essa ótica, este texto apresenta uma estimativa para a redução do número de viagens decorrente da implementação do teletrabalho pelo setor público no Brasil, além da estimativa de emissões de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) evitadas por essa redução de viagens.

Alguns órgãos públicos brasileiros já iniciam as experiências com o teletrabalho, embora esse movimento possa ser considerado muito tímido em relação ao potencial. Entre os órgãos federais que já apresentam iniciativas no sentido de viabilizar essa modalidade de trabalho, podemos citar a extinta Controladoria-Geral da União (CGU), o TCU, o Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), a Câmara dos Deputados, a Receita Federal e o Tribunal Superior do Trabalho (TST). Empresas públicas, como o Banco do Brasil (BB) e a Cobra Tecnologia, também já iniciam experiências nesse sentido. Nos governos estaduais, um exemplo é a iniciativa do Metrô de São Paulo (Sobratt, 2013).

São discutidas as diversas hipóteses sobre a influência do teletrabalho sobre o funcionamento da cidade, inclusive aquelas que sugerem a possibilidade de piora em algumas variáveis. Devido à curta duração dos estudos já realizados, são muito escassas as evidências empíricas desses efeitos teóricos. Certamente, entretanto, todos esses efeitos podem ser contidos, amenizados, aprofundados e direcionados por um planejamento urbano adequado, com instrumentos de ordenação urbana que já existem no Brasil.

O número total de viagens realizadas por ano no Brasil girou em torno de 60 bilhões nos últimos anos e ultrapassou 64 bilhões em 2013 (ANTP, 2015a). Isso significa que algo em torno de 5% de todas essas viagens pode ser atribuído ao deslocamento casa-trabalho de servidores públicos (570 milhões da União e 2,3 bilhões de estados e municípios). Podemos esperar,

portanto, mantendo-se o número de servidores ativos em 2014, que cada 10% do total de servidores que adere ao teletrabalho torna possível redução de até 0,5% no número de viagens anuais – limitado ao máximo teórico de 5% das viagens. Em relação às emissões de gases de efeito estufa, o impacto estimado é de 0,6% para cada 10% de servidores que passem ao regime de teletrabalho, chegando ao máximo teórico de 6% do total de emissões de automóveis e motos no país. Isso não é pouco, ainda mais se considerarmos que a quase totalidade das viagens evitadas ocorreria nos horários de pico, em que o impacto marginal – seja ambiental, seja sobre a fluidez do trânsito – de cada unidade adicional é o maior possível. Além disso, uma política do setor público voltada à adoção do teletrabalho certamente influenciaria o setor privado, o que multiplicaria seu impacto.

A ideia de utilizar o teletrabalho como uma forma de amenizar os congestionamentos não é nova; existe desde que essa forma de trabalho começou a se consolidar, com o desenvolvimento dos meios de telecomunicação. No Brasil, entretanto, diferentemente de países norte-americanos e europeus, foram praticamente inexistentes até o momento iniciativas de políticas públicas que ligam teletrabalho e tráfego. Dadas as possibilidades de impacto positivo sobre o trânsito evidenciadas aqui, torna-se interessante a incorporação do incentivo a essa modalidade de trabalho em políticas urbanas, ao lado do estímulo ao transporte coletivo e ao transporte não motorizado. De maneira específica, o setor público poderia desenvolver uma política de incentivo ao teletrabalho em seus órgãos, seja seguindo o exemplo dos órgãos mencionados anteriormente, seja promovendo esquemas inovadores de trabalho que reduzam o número de viagens – por exemplo, intercalando-se dias de trabalho no escritório e em casa.

O incentivo ao teletrabalho mostra-se uma iniciativa praticamente sem custo e de fácil implementação política, por meio da qual o serviço público brasileiro poderia favorecer ao mesmo tempo o aumento de produtividade, a qualidade de vida do servidor, a fluidez do trânsito, a redução de emissões de gás carbônico e a economia com obras e manutenção de vias, prédios e estacionamentos públicos. As estimativas apresentadas mostram que há possibilidade de significativa

redução do número total de viagens realizadas no Brasil, principalmente por estas ocorrerem predominantemente em horários de pico, o que potencializa seu efeito positivo, tanto para a fluidez do tráfego quanto para a redução de emissões de CO<sub>2</sub>. A integração com políticas de estímulo ao transporte urbano coletivo e não motorizado, por sua vez, seria capaz de ampliar os impactos positivos da adoção do teletrabalho.

## REFERÊNCIAS

ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana**: relatório comparativo 2003-2013. Brasília: ANTP, maio 2015a.

SOBRATT – SOCIEDADE BRASILEIRA DE TELETRABALHO E TELEATIVIDADES. **Estudo de estratégias de gestão de mobilidade via teletrabalho e teleatividades no estado de São Paulo**: Resolução SMA nº 24, de 10 de abril de 2013. São Paulo: SMA; Sobratt; Cetesb, 2013.

SUMÁRIO EXECUTIVO