

Mobilidade Urbana Sustentável

O impacte das empresas e dos seus trabalhadores



BCSD Portugal
Conselho Empresarial para o
Desenvolvimento Sustentável



O Grupo Albatroz

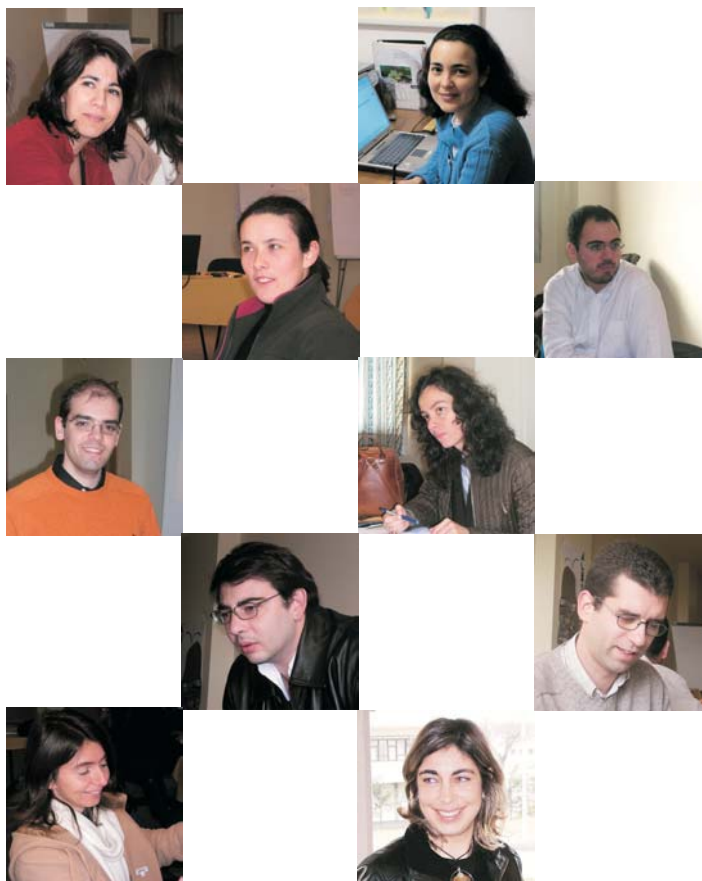


O projecto YMT.Pt 2005 reuniu um conjunto importante de empresas associadas do BCSD Portugal. Neste projecto estiveram presentes elementos da ANA, da Caixa Geral de Depósitos, da CELBI, da CIMPOR, da CP, da EDP, da Edifer, da Hidroprojecto, da LIPOR, do Metropolitano de Lisboa, da Parque Expo, da REN, da Secil, da SGS, da Siderurgia Nacional, da Somague e da Soporcel num total de 22 participantes.

Para potenciar o trabalho realizado formaram-se dois grupos, o Albatroz e o Ecowave, que definiram como temas para o trabalho a desenvolver, no âmbito deste projecto, a Mobilidade Urbana Sustentável e a Inovação, respectivamente. O projecto teve a duração de um ano.

O Grupo ALBATROZ é constituído por elementos de empresas de áreas de actuação distintas.

Esta diversidade de áreas e experiências de cada um, permitiu um enriquecimento efectivo do trabalho realizado.



Anabela Maçaneiro
Caixa Geral de Depósitos

Carla Pedro
CIMPOR

Hugo Nunes
Edifer

Luís Luz
CP

Sara C. Fernandes
EDP

Ana Cerdeira
Metropolitano de Lisboa

Francisco Parada
REN

Isabel Gonçalves
ANA

Nuno Barros
Lipor

Sofia Jorge
CELBI

AGRADECIMENTOS

Gostávamos de deixar uma palavra de agradecimento a todos os que contribuíram para o bom termo deste trabalho, nomeadamente:

- às nossas empresas pelo apoio demonstrado ao longo do ano em que decorreu o projecto, a todos os colegas que de alguma forma nos ajudaram no desenvolvimento deste trabalho, designadamente na aplicação dos inquéritos e aos trabalhadores que amavelmente responderam;
- ao BCSD Portugal pelo apoio prestado ao longo do trabalho;
- e, em particular, aos participantes no Fórum:
 - Björn Stigson, Presidente do WBCSD – World Business Council for Sustainable Development;
 - Albano Carneiro, Director Municipal da Via Pública da Câmara Municipal do Porto;
 - Augusto Brasil, Professor convidado do Instituto Superior Técnico de Lisboa;
 - Bernardo Alves, da E.Value;
 - Carlos Gaivotto, da Carris;
 - Isabel Guerra, do Gabinete de Auditoria Ambiental do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
 - João Tavares, do BCSD Portugal;
 - Luís Santos, dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra;
 - Marta Araújo, do Metropolitano de Lisboa.

Foreword



Sustainable development has become firmly established on the policymaking landscape, presenting business leaders with growing demands on social and environmental responsibilities. Companies are being asked to play an ever greater role in addressing societal challenges, and business leaders are being held to account for their action or inaction. The managers of tomorrow will need new leadership skills and experience if they are to respond to these opportunities and the challenges of sustainable development.

Through the WBCSD's young managers initiative, decision makers with an eye on the future are helping to build and foster capacity among their successors. Designed to provide a unique learning experience among young professionals, the Young Managers Team (YMT) creates a network of dynamic business leaders who become sustainable development ambassadors in their companies and society. This network has proved to be a successful formula: a vibrant learning laboratory has emerged that continues to bring significant value to the individual participant, WBCSD and a wider stakeholder group.

Today's young managers – tomorrow's business leaders – not only want a rewarding and fulfilling career, but are increasingly "dedicated to making a difference" in their companies and their communities. And now the young managers network is spreading with both an international and Portuguese network in place. The Portuguese Young Managers are helping their companies become more sustainable through their innovative and creative approach.

This Portuguese program provides a great learning experience and networking opportunities for the participants as well as for the companies they represent. At the WBCSD it is our hope that these young managers will become agents for change, spreading the message within their companies and across the Regional Network. I have every confidence that they will.

Björn Stigson
WBCSD President



O novo contexto global do mundo dos negócios exige, cada vez mais, por parte dos gestores, a capacidade de lidar com factores ambientais e sociais nos seus processos de decisão. A integração destes factores com o factor económico define o desenvolvimento sustentável como um desafio incontornável na gestão do futuro, determinante na criação de oportunidades de elevado potencial.

O Young Managers Team (YMT) é uma iniciativa inovadora, que constitui uma oportunidade de crescimento profissional num ambiente multisectorial proporcionado pelos membros do BCSD Portugal - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável e, simultaneamente, uma aposta das empresas nos seus quadros mais promissores, garantindo uma forte componente de formação numa área estratégica, como é o desenvolvimento sustentável.

A primeira edição deste projecto - YMT 2005 - reuniu um conjunto importante de empresas associadas do BCSD Portugal, designadamente, a ANA, a Caixa Geral de Depósitos, a CELBI, a CIMPOR, a CP, a EDP, a Edifer, a Hidroprojecto, a LIPOR, o Metropolitano de Lisboa, a Parque Expo, a REN, a Secil, a SGS, a Siderurgia Nacional, a Somague e a Soporcel, num total de 17 empresas e 22 participantes. Formaram-se duas equipas que, ao longo de um ano, desenvolveram uma agenda de trabalho dedicada aos temas da Inovação e da Mobilidade Urbana Sustentável.

Esperamos que esta experiência constitua um forte incentivo para que cada um dos participantes assuma o seu papel de embaixador do desenvolvimento sustentável, preenchendo o objectivo último desta iniciativa, que é o de catalizar uma mudança rumo a um futuro mais sustentável.

Francisco de La Fuente Sanchez
Presidente do BCSD-Portugal





O Problema

O paradigma da mobilidade urbana

As necessidades de mobilidade cresceram de forma exponencial e os seus padrões alteraram-se significativamente nas últimas décadas, especialmente nas áreas urbanas, em consequência do desenvolvimento económico e social. Fruto da dispersão urbanística residencial e da descentralização das actividades e serviços, a mobilidade nos espaços metropolitanos é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pela utilização crescente de transporte individual e pela ineficiência do transporte colectivo, com consequências a nível do ruído, poluição atmosférica e agravamento das condições de sustentabilidade energética.

Este quadro de intensa pressão, aliado ao reconhecimento de que a mobilidade continua a ser um requisito essencial

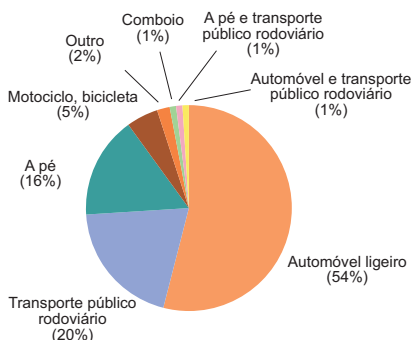
para a melhoria dos padrões de qualidade de vida, tem incentivado o debate, principalmente a partir da última década do século XX, no sentido de criar instrumentos de actuação e sensibilização, colocando esta questão no centro da agenda global do Desenvolvimento Sustentável.

Esta tendência global traduz-se também a nível nacional. Vários estudos sobre mobilidade urbana nas Áreas Metropolitanas (AM) de Lisboa e Porto mostram que o número de deslocações tem vindo a aumentar. A maioria destas deslocações são motorizadas e o predomínio do transporte individual tem aumentado em detrimento do transporte colectivo, muito incentivado pelo aumento da capacidade económica das famílias e pelo desordenamento do território.

Alguns factos

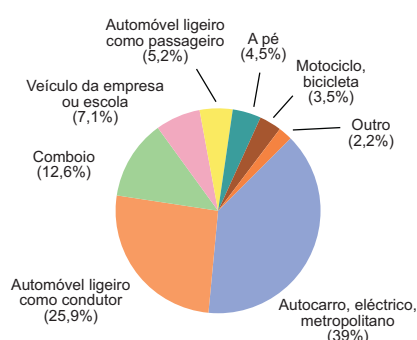
- ▶ Em 2002 o sector dos transportes foi o sector de actividade que mais energia consumiu em Portugal. A evolução do consumo de energia no sector dos transportes – crescimento de cerca de 90% entre 1990 e 2002 – evidencia a sua importância para a formulação de políticas de ambiente (Relatório do Estado do Ambiente 2003, Instituto do Ambiente, 2004).
- ▶ As principais causas para o crescimento do sector dos transportes são o crescimento do transporte individual de passageiros e o uso cada vez maior do transporte rodoviário de mercadorias (Relatório Energia Portugal 2001, Direcção Geral de Energia, 2002).
- ▶ As emissões de gases com efeito de estufa provenientes do sector dos transportes terão um acréscimo de 105% em 2010, quando comparadas com as emissões deste sector em 1990 (Avaliação do Protocolo de Quioto, Instituto do Ambiente, 2006).
- ▶ A taxa de motorização cresceu significativamente entre 1992 e 1999 verificando-se um aumento de 287 veículos/mil habitantes para 447 veículos/mil habitantes, nomeadamente veículos ligeiros e mistos de passageiros (Relatório de Estado do Ambiente de 2000, Direcção Geral do Ambiente, 2001).

Tipo de transporte utilizado na Área Metropolitana do Porto



Fonte: Carla Melo, "Mobilidade Casa-Trabalho da População Empregada Residente na AMP- 2000", INE, 2001

Tipo de transporte utilizado na Área Metropolitana de Lisboa



Fonte: Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa - Diagnóstico e Propostas (documento para consulta pública) - GEOTA, 2002

O Desafio

Uma mobilidade mais sustentável

Perante o cenário actual surge a necessidade de abordar o conceito de mobilidade numa nova perspectiva, em que se devem estabelecer abordagens estruturais inovadoras, permitindo a deslocação continuada de pessoas, bens e serviços, com menor impacte ambiental, económico e social, em suma, a Mobilidade Sustentável.

Sendo a mobilidade urbana uma realidade complexa e diversificada, e o sector dos transportes o que apresenta maiores índices de crescimento ao nível das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de consumo de combustíveis fósseis, medidas como a adopção de taxas de carbono para os combustíveis, a utilização de biocombustíveis, a existência de taxas de congestionamento à entrada das cidades, entre outras, serão decisivas para diminuir o impacte que o modelo actual de mobilidade urbana tem na qualidade de vida das pessoas.

Isto é verdade não só quando se fala de mobilidade urbana, mas também quando se analisa a mobilidade ao nível em-



presarial. Apesar de muitas empresas ainda não estarem conscientes deste facto, estudos recentes referem que quando os gestores investem na mobilidade da empresa, procuram aumentar a sua produtividade (79%), aumentar e consolidar a rentabilidade da empresa (73%), garantir a segurança dos equipamentos móveis e wireless (49%), otimizar os custos em redes de comunicação (48%), flexibilizar a empresa tornando-a mais adaptável (46%) e reduzir os custos de operação (44%) (CIO Rigt Magazine, Top Trends 2005 Special Report).

Estes números mostram o interesse crescente dos gestores nas vantagens de uma mobilidade sustentável, apontando a existência de vantagens directas, para o mundo empresarial, de uma gestão optimizada das suas necessidades de deslocação.

Esta abordagem traz vantagens claras na competitividade das empresas, com reflexos no crescimento económico e na equidade social do próprio país. Garante ainda a melhoria clara nos padrões de qualidade de vida das comunidades onde as empresas estão inseridas.

Face ao cenário desenhado, aproveitando o papel dinamizador do BCSD Portugal, cujas empresas abrangem um universo de cerca de 170 000 trabalhadores, e reconhecendo que estas têm condições para serem actores decisivos de mudança, pretendemos com este projecto evidenciar a sua co-responsabilidade nesta temática e esperamos que possa servir como uma primeira orientação na adopção de boas práticas de Mobilidade Sustentável.



“A Mobilidade Sustentável é a capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, aceder, comunicar, negociar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos hoje ou no futuro”.

World Business Council for Sustainable Development

O Projecto

Uma análise de necessidades e políticas de deslocação

Planeamento e metodologia

O projecto teve a duração de um ano, havendo a necessidade de realizar um planeamento e controlo do desenvolvimento das várias tarefas necessárias à sua implementação.

Desta forma, foi elaborado um cronograma inicial, definidas tarefas e criado um plano de gestão de risco, permitindo um controlo rigoroso de todo o projecto.

No desenvolvimento deste trabalho podemos destacar duas fases essenciais.

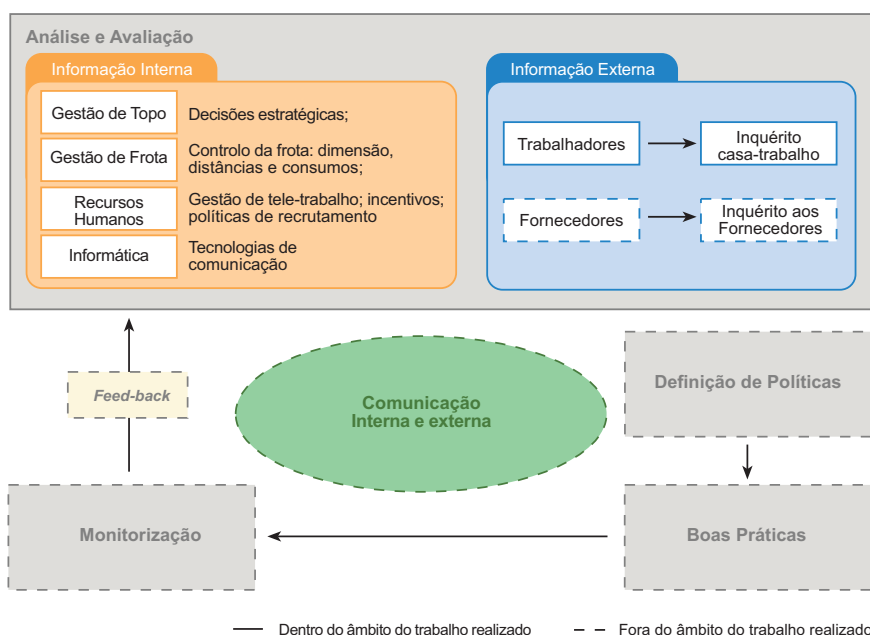
Numa primeira fase foram elaborados e aplicados às empresas do Grupo Albatroz dois inquéritos com o objectivo de aferir os padrões de mobilidade dos trabalhadores e as políticas de mobilidade das próprias empresas. A metodologia seguida teve como base um esquema de avaliação da situação actual, identificação de medidas a adoptar, avaliação dos resultados da aplicação da metodologia e a sua própria revisão tal como se pode verificar na figura seguinte. Atendendo à limitação de tempo deste projecto, o principal objectivo definido foi a identificação das medidas a adoptar.

Numa segunda fase, e reconhecendo a necessidade de obter e partilhar informação junto de especialistas sobre mobilidade, foi realizado um Fórum de discussão. Neste Fórum foram analisados os principais resultados dos inquéritos e identificado um conjunto de Boas Práticas que permitam otimizar o contributo que as empresas podem e devem garantir para atingir a Mobilidade Sustentável.

YMT 2005 - Desenvolvimento do Projecto do Grupo Albatroz



Impactes das empresas na Mobilidade Urbana Metodologia a adoptar



Como se deslocam os trabalhadores das nossas empresas?

As decisões estratégicas de localização geográfica das empresas afectam a forma como os seus trabalhadores se deslocam. Ao mesmo tempo o conjunto de decisões individuais dos seus trabalhadores reflectem-se em impactes significativos na mobilidade urbana e na qualidade de vida individual e colectiva. A quantificação desses impactes teve como objectivo sustentar e sugerir um conjunto de medidas a implementar pelas empresas que possam contribuir efectivamente para uma melhoria dos problemas existentes de mobilidade urbana.

O inquérito

Foi efectuado um inquérito sobre as escolhas em termos de meio de transporte preferencialmente utilizado e os tempos dispendidos na deslocação casa-trabalho para análise dos comportamentos de deslocação dos trabalhadores.

O inquérito abrangeu as empresas que constituem o Grupo Albatroz, limitando, geograficamente, a análise aos centros urbanos de Lisboa, Porto e Coimbra.

O que foi perguntado?

- tempo de deslocação
- km efectuados
- meio de transporte utilizado
- motivos para utilização de automóvel
- número de ocupantes do automóvel
- motivos para utilização de transporte colectivo
- motivos para substituir o transporte individual pelo transporte colectivo

Nº de inquéritos distribuídos	3499			
	Global	Lisboa	Porto	Coimbra
Taxa de resposta	68%	-	-	-
Nº de inquéritos respondidos	2388	1369	525	494
% de sexo feminino	27%	34%	26%	9%
Filhos com necessidade de transporte?	38%	37%	40%	38%
% que utiliza apenas automóvel	46%	42%	43%	62%
% de veículos com um ocupante	65%	61%	65%	79%
Taxa de veículos da empresa	6%	6%	3%	8%
Distância média percorrida (km)	14,6	15,2	12,3	15,4
% de trabalhadores que demoram mais de meia hora na deslocação casa-trabalho	51	61	44	30

A definição da amostra foi aleatória, estratificada por categorias profissionais de acordo com o Balanço Social de 2004 de cada empresa, tendo sido definido um grau de confiança de 95% e uma margem de erro de 5%.

A resposta aos inquéritos foi anónima e facultativa.

Os resultados obtidos são similares aos últimos estudos publicados sobre mobilidade nas Áreas Metropolitanas, onde se mantém uma utilização predominante do automóvel e, dentro desta categoria, a utilização por um único ocupante.

É de realçar também o tempo de deslocação, com mais de metade dos trabalhadores a despendem mais de meia hora por dia nas suas deslocações casa-trabalho.

Os impactes analisados foram limitados, dada a duração do projecto, às emissões atmosféricas de dióxido de carbono (CO₂), tendo sido excluídos outros problemas igualmente significativos, como o ruído, a segurança rodoviária e a emissão de outros poluentes atmosféricos, entre outros.



Os resultados

É notório no gráfico ao lado que a maioria dos trabalhadores se desloca em automóvel privado, como foi referido anteriormente, apesar de uma parte considerável já optar pelas deslocações em comboio e autocarro.

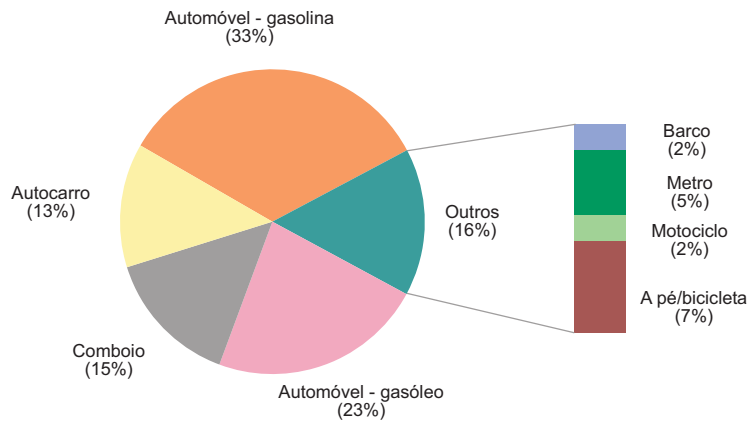
Os principais motivos que foram identificados para a utilização do transporte individual foram a maior rapidez na deslocação e ausência de alternativas, factor que parece muito importante no momento da escolha do transporte a utilizar. Esta hierarquização pode ser observada no gráfico em baixo.

No que se refere aos motivos identificados para a utilização do transporte colectivo, destacam-se, como principais, a rapidez, o conforto e o menor custo.

As diferenças nas três Áreas Metropolitanas não são significativas, excepto na questão de ausência de alternativas, que em Lisboa é claramente menor que no Porto e Coimbra.

Uma questão curiosa é o facto de, ao mesmo tempo, o maior conforto ser tam-

Tipo de transporte utilizado pelos trabalhadores nas deslocações casa-trabalho



bém apontado como razão para a utilização do transporte colectivo. Isto é verdade, especialmente em Coimbra e no Porto. Em Lisboa, por outro lado, a razão principal passa a ser o custo.

Apesar destas razões apontadas, ainda é clara a preferência dos trabalhadores pelo transporte individual, com apenas 35% a utilizar o transporte colectivo.

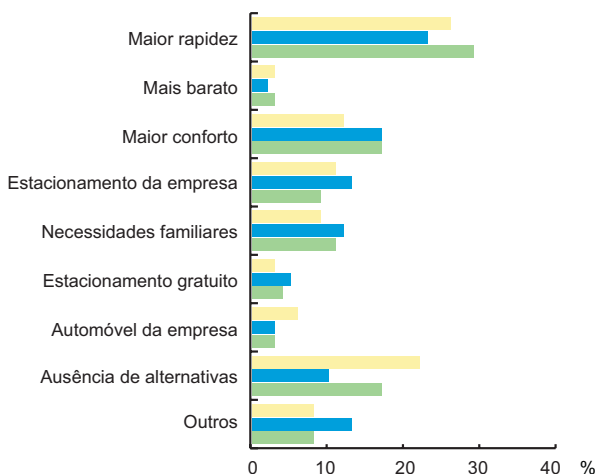
No entanto, no gráfico da página seguinte podemos encontrar algumas pistas que permitiriam alterar esta

situação, nomeadamente com as principais razões que poderiam levar os trabalhadores a trocar a utilização do transporte privado pelo público.

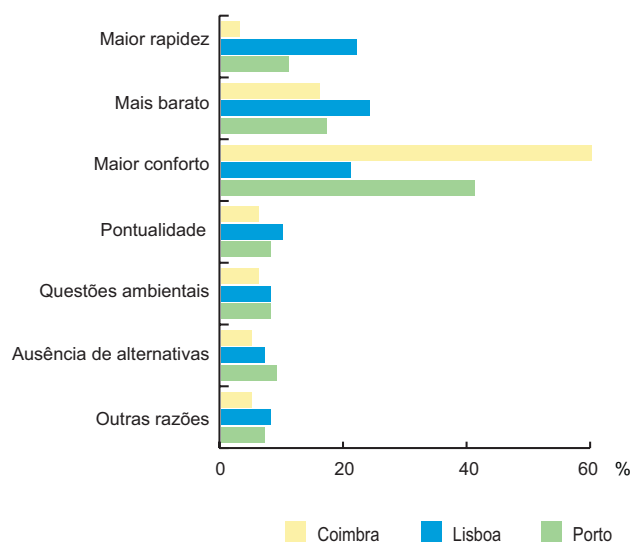
De uma forma geral e observando as três primeiras razões, podemos apontar uma melhoria global dos transportes colectivos como a que teria mais eficácia nesta mudança.

Maior frequência, redução no tempo de deslocação e melhor ligação entre diferentes meios de transporte são as razões apontadas como mais favoráveis.

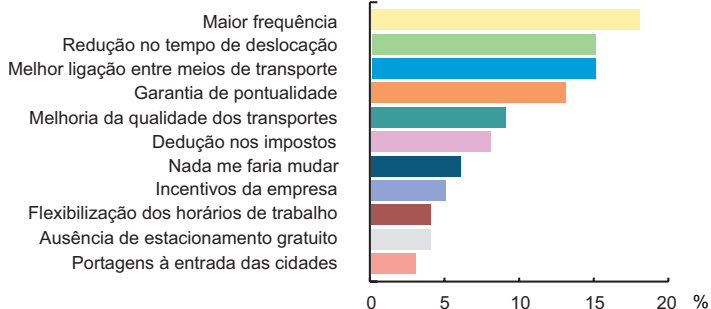
Motivação para a utilização de Transporte Individual



Motivação para a utilização de Transporte Colectivo



O que o faria mudar para Transporte Colectivo?



Uma questão fulcral na área da mobilidade é a das emissões atmosféricas. Neste caso, apesar de não ter sido muito aprofundado o tema, não quisemos deixar de mostrar o impacto que os trabalhadores que responderam aos inquéritos, cerca de 2400, têm em termos de emissões diárias de CO₂. Este número pode dar-nos uma ideia muito clara das emissões que todos os dias são produzidas no sector dos transportes e alertar para a necessidade de se mudarem os nossos comportamentos diários.

Meio de transporte utilizado	Distância diária percorrida (km)	Emissões de CO ₂ e (kg)
Autocarro	4661	340
Comboio	8970	547
Metro	2262	57
Automóvel - gasolina	14419	3115
Automóvel - gasóleo	14208	4177
Total	44520	8236

Fonte para o cálculo das emissões de CO₂: "2005 National GHG Inventory Submission to UNFCCC", Instituto do Ambiente, 2005 e E.Value



Quais as políticas de mobilidade das empresas?

A necessidade de deslocações em serviço dos trabalhadores é uma realidade para as empresas que utilizam um conjunto diversificado de meios de transporte, nomeadamente: viaturas da sua própria frota, avião, comboio, táxi e viaturas de aluguer.

O inquérito

O inquérito aplicado teve como objectivo recolher políticas que possam ser consideradas "Boas Práticas" ao nível das deslocações em serviço, permitindo identificar a utilização de novas tecnologias, tais como a videoconferência e o acesso remoto aos serviços informáticos a partir do exterior, bem como a implementação de iniciativas de teletrabalho pelas empresas.

Foi excluído do âmbito deste inquérito a utilização das frotas existentes associadas à logística e distribuição dos produtos e serviços das empresas.

Ao contrário do que aconteceu com o inquérito aos trabalhadores, a taxa de resposta a este inquérito foi apenas de 50%, ou seja, 5 num universo de 10 empresas.

Para além deste facto, os inquéritos respondidos não contemplavam uma resposta plena a todas as questões. A ausência de informação organizada de forma integrada e sistematizada, poderá justificar a baixa taxa de resposta aos inquéritos.

Este facto é sintomático da pouca importância que a área da mobilidade



O que foi perguntado?

- Existência de política de deslocações em serviço
- Práticas empresariais para a redução de deslocações em serviço
- Caracterização da frota utilizada para deslocação em serviço e de atribuição pessoal
- Estacionamento disponibilizado
- Caracterização das deslocações por utilização de outros modos de transporte
- Disponibilização de acesso remoto a serviços informáticos no exterior
- Utilização da videoconferência
- Promoção do teletrabalho



tem, neste momento, na maioria das empresas.

Apesar das limitações mencionadas, parece-nos importante realçar os seguintes factos:

- a generalidade das empresas definiu internamente políticas de deslocação em serviço, focalizadas essencialmente na implementação de procedimentos que regulamentam essas deslocações, mesmo que não formalizadas;
- em algumas empresas foram identificadas algumas “Boas Práticas” que promovem a redução de necessidades de deslocação, das quais pode-

mos destacar o transporte colectivo da empresa e a realização de leilões electrónicos, evitando as deslocações para negociação;

- a quase totalidade das empresas possui frota automóvel de atribuição pessoal;
- constata-se que existe uma tendência para uma maior concentração de viaturas a gasóleo nas frotas das empresas, sendo o número de viaturas eléctricas ou híbridas pouco significativo;
- a generalidade das empresas disponibilizam estacionamento gratuito para os trabalhadores, no entanto, existe uma relação directa entre as

que não o fazem e a sua localização em centro urbano;

- algumas empresas disponibilizam acesso remoto aos serviços informáticos a partir do exterior, embora não para a generalidade dos trabalhadores;
- em nenhuma das empresas existe promoção de formas alternativas de trabalho, nomeadamente o tele-trabalho;
- constata-se que não existem políticas formais de utilização de videoconferência, apesar de algumas empresas realizarem reuniões com a utilização desta tecnologia.

Uma conversa com especialistas

Dadas as diferenças em termos de formação de base dos elementos do Grupo Albatroz, foi sentida a necessidade de discutir o tema com especialistas nesta área.

Assim, foi organizado um Fórum com o objectivo principal de criar um espaço de debate com um conjunto de especialistas detentores de uma visão alargada da problemática dos transportes e da sua utilização, experientes nas áreas de políticas públicas, transportes urbanos, emissões atmosféricas e energia.

Neste Fórum foram apresentados os resultados obtidos nos inquéritos e colocados à discussão dos especialistas.

Este trabalho permitiu identificar e seleccionar um conjunto de boas práticas que poderão ajudar as empresas na optimização das suas necessidades de deslocação.

É nossa convicção que as empresas devem ser pró-activas nesta matéria, contribuindo efectivamente para uma redução dos impactes causados pela situação actual.

Fórum “Mobilidade Urbana Sustentável: o Impacte das Empresas e dos seus Trabalhadores”



Participaram neste Fórum especialistas oriundos de várias áreas relacionadas com a Mobilidade, nomeadamente do Gabinete de Auditoria Ambiental do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; da Direcção Municipal da Via Pública da Câmara Municipal do Porto; da Carris; do Metropolitano de Lisboa; dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra; da E.Value (empresa de consultoria) e do Instituto Superior Técnico.

O Fórum contou, ainda, com a participação do Presidente do WBCSD, Björn Stigson.

O debate de ideias iniciou-se com a apresentação dos resultados obtidos pelo Grupo Albatroz com a realização dos inquéritos - um sobre as deslocação dos trabalhadores das empresas de e para o local de trabalho e outro sobre as políticas de mobilidade das empresas (que soluções para as deslocações de serviço).

Posteriormente cada especialista pôde apresentar o trabalho que tem realizado, abrindo-se finalmente um espaço de debate. O resultado das diversas intervenções potenciou o espaço de debate e a partilha de informação, conduzindo à formulação e selecção de um conjunto de Boas Práticas passíveis de serem implementadas pelas empresas, e que possam contribuir para uma mobilidade urbana mais sustentável.

Deste modo, foram apontados caminhos concretos, com vista à minimização dos impactes dos transportes na qualidade de vida das pessoas e do ambiente e com resultados positivos para as empresas e a economia.

BOAS PRÁTICAS PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

DEFINIR UMA POLÍTICA DE MOBILIDADE EMPRESARIAL SUSTENTÁVEL PARA A ORGANIZAÇÃO

- Equacionar a disponibilização do serviço de transporte da empresa
- Promover a partilha de carro para as deslocações em serviço
- Elencar meios de transporte preferenciais para deslocações em serviço
- Disponibilizar estacionamento preferencial para veículos "limpos"

PROMOVER A ADOÇÃO DE BOAS PRÁTICAS JUNTO DAS PRINCIPAIS PARTES INTERESSADAS

- Incentivar a adoção de políticas de boas práticas aos seus prestadores de serviço
- Sensibilizar os prestadores de serviço para as questões da mobilidade sustentável (guia de mobilidade)
- Facilitar aos diversos utilizadores da organização informação relativa aos meios de transporte alternativos

UTILIZAÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS APLICADAS À GESTÃO DE FROTAS DA EMPRESA

- Utilizar automóveis híbridos
- Utilizar veículos eléctricos
- Apoiar iniciativas de Investigação, Desenvolvimento e Inovação

ADOPTAR NOVAS TECNOLOGIAS DE COMUNICAÇÃO REDUZINDO AS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO

- Promover e utilizar a video-conferência
- Rentabilizar as tecnologias em base WEB (email, telefone via internet...)
- Identificar áreas funcionais onde seja possível implementar o tele-trabalho

SENSIBILIZAR OS TRABALHADORES PARA A UTILIZAÇÃO DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS

- Elaborar e divulgar o guia de mobilidade para a empresa (transportes, horários, frequências)
- Realizar campanhas de promoção e sensibilização aos trabalhadores sobre a utilização de transportes alternativos
- Sensibilizar para a contribuição individual de cada trabalhador (car-sharing, eco-condução)

REALIZAR PARCERIAS COM OPERADORES DE TRANSPORTES PÚBLICOS

- Identificar os principais eixos de deslocação dos seus trabalhadores
- Identificar os operadores principais dos eixos de deslocação
- Estabelecimento de protocolos com operadores com vista à obtenção de condições privilegiadas

ATRIBUIR INCENTIVOS PARA A UTILIZAÇÃO DE TRANSPORTES PÚBLICOS

- Atribuir passe de transporte
- Coordenar horários com as empresas de transporte público

BCSD Portugal

O BCSD Portugal – Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável é uma associação sem fins lucrativos, criada em Outubro de 2001 pela iniciativa das empresas Sonae, Cimpor e Soporcel, associadas ao WBCSD – World Business Council for Sustainable Development, em conjunto com mais 33 empresas de primeira linha da economia nacional. Actualmente a organização conta com 82 membros, representando cerca de 20 áreas de negócio. A missão principal do BCSD Portugal é fazer com que a liderança empresarial seja catalisadora de uma mudança rumo ao Desenvolvimento Sustentável e promover nas empresas a eco-eficiência, a inovação e a responsabilidade social.

Young Managers Team (YMT.Pt)

O projecto YMT.Pt, inspirado no YMT do WBCSD – World Business Council for Sustainable Development, reúne um conjunto de jovens quadros numa agenda de trabalho anual dedicada ao debate de um tema no âmbito do desenvolvimento sustentável. O aumento de conhecimento sobre a temática do desenvolvimento sustentável e o desenvolvimento de capacidades profissionais, aliados à oportunidade de integração numa rede de contactos, visa potenciar o papel dos participantes como agentes difusores e de mudança dentro das empresas, que assim também beneficiam com esta iniciativa.

Para mais informações sobre o Young Managers Team contactar João Tavares, joao.tavares@bcdsportugal.org ou 217973636.

Para encomendar mais publicações: info@bcdsportugal.org ou consultar o site www.bcdsportugal.org



Carbono Zero

Foram compensadas as emissões de CO₂e associadas às deslocações do Grupo Albatroz para o desenvolvimento do projecto YMT.Pt 2005 e realização deste trabalho, num total de 15 349 km de automóvel, 9 265 km de comboio e 543 km de avião. Estas deslocações correspondem à emissão de 2,72 toneladas de CO₂e, compensadas, em média, pela capacidade de sequestro de CO₂ de 114 árvores, durante um ano, na Herdade da Gâmbia, parcialmente classificada ao abrigo da Rede Natura 2000.