

AÇÕES DE RESPONSABILIDADE SÓCIO-AMBIENTAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS DO MUNICÍPIO DE TERESINA PIAUÍ: UMA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES?

Caroline Pinto Guedes Ferreira¹

Antônia Jesuíta de Lima²

RESUMO

O presente artigo refere-se a dados preliminares de uma pesquisa de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal do Piauí (UFPI), sobre as ações de responsabilidade sócio-ambiental das empresas de transportes urbanos de Teresina, capital do estado do Piauí. As cidades têm a função de promover o desenvolvimento sustentável a partir do planejamento, da implantação e da manutenção de políticas públicas, através da gestão participativa. Nesse sentido, o setor de transporte é estratégico em virtude de sua incidência na qualidade de vida e no equilíbrio do meio ambiente urbano. Foi diante dessa compreensão que surgiu o interesse em realizar uma pesquisa com empresas de transportes urbanos de Teresina, analisando as práticas de responsabilidade sócio-ambientais adotadas e seus impactos no meio ambiente urbano local. A pesquisa é de natureza quali-quantitativa e será centrada nas cinco empresas que apresentaram os melhores resultados no Programa de Controle da Qualidade do Ar da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR) entre 2003 e 2007. Desde 1997, o Programa de Melhoria da Qualidade do Ar foi desenvolvido e implantado pela Confederação Nacional do Transporte. No Piauí, o projeto é desenvolvido pela CEPIMAR e visa à promoção do uso racional de combustível para diminuir a emissão de gases poluentes, trazendo benefícios no campo econômico, social e ambiental. Segundo a Petrobrás/CONPET, no Piauí, o número de veículos aprovados durante as medições de emissão de gases teve um aumento de 20% entre 1997 e 2005. O esforço investigativo visa contribuir com a reflexão sobre a gestão do sistema de transporte público e da questão ambiental no município de Teresina, bem como com o aperfeiçoamento da gestão empresarial no que tange à adoção de práticas mais eficientes de controle e manutenção na melhoria da prestação dos serviços.

PALAVRAS-CHAVES: responsabilidade sócio-ambiental, cidades sustentáveis, transporte, urbano.

INTRODUÇÃO

O presente artigo refere-se a dados preliminares de uma pesquisa de Mestrado em andamento no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, da Universidade Federal do Piauí (UFPI), sobre as ações de responsabilidade sócio-ambiental das empresas de transportes urbanos de Teresina, capital do estado do Piauí.

¹ Autora. Mestranda em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Piauí – UFPI, formada em administração pela Universidade Estadual do Piauí. E-mail: carolineferreira@msn.com.

² Co-autora. Doutora em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC, Professora do Departamento de Serviço Social da Universidade Federal do Piauí - UFPI. E-mail: a.je.l@uol.com.br.

O interesse particular em explorar o tema na área de transportes urbanos deve-se ao fato de tratar-se de um setor fundamental no processo de gestão das cidades, que têm forte relação com a questão ambiental. Outro fator concorrente é a constatação de que existem poucos estudos sobre o tema, sendo uma oportunidade de contribuir para a compreensão de como estas empresas estão impactando sobre o meio ambiente urbano.

Os ônibus urbanos utilizam como fonte de energia o combustível não-renovável e emitem gases poluentes. O controle permanente da qualidade do ar e a manutenção periódica da frota de ônibus são essenciais para manter a qualidade ambiental, minimizando os impactos negativos desse serviço.

A qualidade dos meios de transportes afeta diretamente a população, seja ela usuária ou não, a qual vem adquirindo maior consciência sobre os danos decorrentes de um frágil gerenciamento desse setor, descolado de uma perspectiva de ambiente equilibrado, e exigindo medidas e condutas contedoras dos riscos. Portanto, torna-se cada vez mais presente uma preocupação dessas empresas em manter um relacionamento ético e responsável com seus clientes, fornecedores, colaboradores, a comunidade local e os gestores das mesmas, ou seja, um compromisso com a sustentabilidade social e ambiental da comunidade em que atua.

Nesse contexto, é que se torna relevante o estudo das práticas de responsabilidade sócio-ambientais adotadas pelas Empresas de Transportes Urbanos de Teresina, analisando possíveis impactos no meio ambiente urbano local.

A pesquisa tem como suporte teórico as seguintes categorias analíticas: desenvolvimento sustentável, cidades sustentáveis, gestão urbana e responsabilidade sócio-ambiental corporativa, e como principais autores de referência Almeida (2002), Ashley (2002), Bremer (2004), Carlos e Lemos (2003), Carrera (2005), Cavalcanti (1998), Dias (2006), Félix (2004), Fischer e Novaes (2005), Guerra e Cunha (2004), Menegat (2004), Tachizawa (2006).

A QUESTÃO AMBIENTAL NAS CIDADES, A GESTÃO URBANA E AS PRÁTICAS DE RESPONSABILIDADE SOCIAL E AMBIENTAL NA ÁREA DE TRANSPORTES COLETIVOS

A questão ambiental é uma preocupação mundial. Governos, cientistas, ambientalistas e organizações vêm se reunindo para discutir o caos ambiental que se manifesta em todo o planeta terra, através de fenômenos, como mudanças climáticas, desertificação, ciclones, maremotos, furacões cada vez mais intensos e próximos, entre outros. Com isso, amplia-se a

consciência na sociedade de que o avanço científico e tecnológico é causador de danos ao meio-ambiente, sendo necessário repensar suas práticas e ideários, romper com velhos hábitos e atitudes, visando um processo de desenvolvimento que produza o equilíbrio entre os interesses econômicos, sociais e ambientais, ou seja, um desenvolvimento sustentável, que atenda às demandas de hoje, sem comprometer futuras gerações.

As cidades, por excelência, em face da importância que ocupam no mundo contemporâneo têm a função de promover o desenvolvimento sustentável a partir do planejamento, da implantação, da manutenção e do controle de políticas públicas, considerando as necessidades da população. Isto porque elas constituem sistemas complexos, comportando não somente infra-estrutura, edificações, espaço físico, mas principalmente atores e relações sociais.

As desigualdades na distribuição dos recursos e a reiteração dos problemas urbanos nas grandes cidades têm suscitado continuamente demandas por gestões mais democráticas, a partir das quais as decisões públicas sejam, de fato, fruto de uma partilha entre os atores sociais. É nesse sentido que a noção de cidade sustentável implica numa construção social em que o governo compartilhe com a sociedade civil as responsabilidades das decisões e das execuções (GERRA; CUNHA, 2004).

Urge, portanto, a tomada de consciência de que os problemas das cidades são também dos seus habitantes e as soluções devem advir de todos. A ampliação da representatividade dos grupos sociais na gestão das cidades contribui não só para o desenvolvimento de uma cidade sustentável, mas também para o sucesso da gestão pública (BREMER, 2004). Uma das formas mais recentes e promissoras de discussão dos problemas das cidades e de suas possíveis soluções é a gestão participativa. Incluir a população no debate, levando em consideração seus anseios, suas aptidões e sua visão sobre a relação homem/meio, dever/direito, público/privado, é necessário para que o desenvolvimento sustentável saia dos discursos e das pautas da agenda pública e ganhe materialidade.

As cidades devem organizar-se política, social e economicamente, dotando-se de infra-estrutura para abrigar as diferentes atividades sociais, oferecendo produtos e serviços que satisfaçam às demandas sociais e proporcionem qualidade de vida à população (GUERRA, 2004). A conservação dos recursos naturais é somente um dos requisitos necessários ao desenvolvimento sustentável. É necessário também um planejamento territorial das áreas urbanas e rurais, o gerenciamento dos recursos naturais, a valorização cultural, a promoção da qualidade de vida, através da prestação eficiente dos serviços de saúde, moradia, saneamento, transportes, alimentação, trabalho, além de uma educação e conscientização ambiental.

Dessa forma, a sustentabilidade não é somente uma questão ambiental, mas principalmente, uma questão social. As duas questões estão intimamente ligadas e são interdependentes. Considerar somente uma no planejamento e na gestão das cidades, não se logrará êxito na promoção do desenvolvimento sustentável.

Contemporaneamente, as políticas urbanas têm como desafio a integração das distintas áreas setoriais dos serviços públicos e a inclusão dos interesses da população visando à sustentabilidade, com efeito, a distribuição eqüitativa dos investimentos em infra-estrutura e democratização do acesso aos serviços urbanos.

Destarte, em face da compreensão de que as cidades ocupam uma posição importante na dinâmica das relações sociais e de que é nesse espaço que os problemas ambientais vêm se constituindo de forma cada vez mais preocupantes, é que surge o interesse em realizar a presente pesquisa. Os transportes são um dos grandes causadores de impactos sociais e ambientais nas cidades, principalmente nos moldes atuais em que o transporte coletivo foi, aos poucos, sendo substituído pelos transportes individuais, acarretando diversos problemas urbanos como aumento dos congestionamentos, poluição do ar e sonora, prejuízo à qualidade de vida, distanciamento das relações sociais, entre outros (FÉLIX, 2004).

No Brasil, o transporte rodoviário representa 96,1% do transporte de passageiros. As crescentes taxas de população urbana, a deficiência de políticas públicas de transporte em massa e a retomada do crescimento econômico têm implicado num aumento expressivo da motorização individual. A frota nacional de automóveis e veículos comerciais leves aumentou de 10.325.000 em 1990 para 12.726.000 em 1995, o que implica, a princípio, num aumento dos poluentes emitidos por veículos automotores. (BRASIL, 2004, p. 240).

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, 2006, os principais impactos do transporte no meio ambiente são:

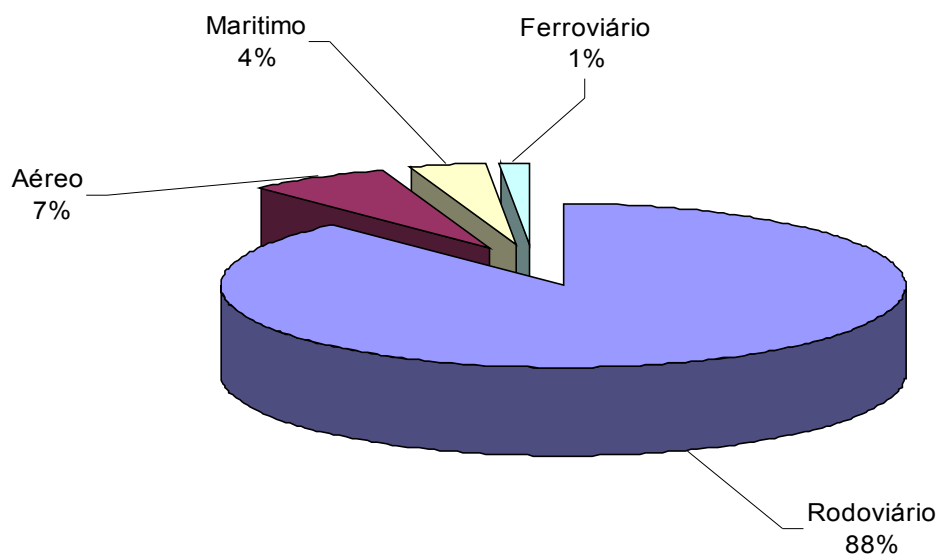
- Material particulado: Causam alergias, asma e bronquite crônica, além de irritação nos olhos e garganta, reduzindo a resistência às infecções.
- CO₂: Principal gás causador do efeito estufa. É proveniente, principalmente, da queima de combustíveis fósseis. As emissões de CO₂, provenientes de utilização de combustíveis fósseis, são relativamente fáceis de medir e monitorar.
- Pneus: Seu tempo de degradação é indeterminado. Favorece a transmissão de doenças, como a dengue e a febre amarela. Sua queima emite poluentes atmosféricos. Acumula gases e pode causar explosão do mesmo.
- Baterias: Contamina o solo, a água e os alimentos (vegetais e animais). Causa danos à saúde humana.

- Óleos lubrificantes: Causa lesões na pele. Polui o solo, deixando-o inapropriado para a agricultura. Polui a água, prejudicando fauna e a flora aquática. Sua queima emite material particulado e metais pesados para a atmosfera. Um litro de óleo polui um milhão de litros de água.
- Poluição sonora: Causa perda auditiva, distúrbio no sono, baixa produtividade, baixa habilidade de aprendizagem. Afeta a fauna, provocando a fuga de animais do seu habitat natural.
- Efluentes: Contamina o solo, a água e o ar.

O transporte rodoviário é o maior emissor de CO₂ dentre as modalidades de transportes - rodoviário, aéreo, marítimo e ferroviário - contribuindo com 88%, conforme indica a Figura 1.

Emissões de CO₂ no Subsetor de Transporte

Gráfico 1: Emissões de CO₂ no sub-setor de Transporte



Fonte: Brasil (2006).

Relatório de Referência: Emissões de Gases de Efeito Estufa por Fontes Móveis, no Setor Energético, Ministério da Ciência e Tecnologia, 2006.

Quando comparamos as informações da Confederação Nacional de Transportes sobre as frotas dos transportes por modais podemos perceber a discrepância entre os mesmos. Considerando-se especificamente o transporte rodoviário podemos perceber que a frota de ônibus é corresponde a 0,6% do total da frota dos transportes rodoviários, já a frota de veículos corresponde a 50% e a frota dos demais veículos a 47,2%, conforme Tabela 1.

Tabela 1: Frota Brasileira por modal de transporte - 2007

Modal	Quantidade	Percentual
AQUAVIÁRIO		
Embarcações de cabotagem e longo curso	180	100%
AEROVIÁRIO		
A jato	588	5,5%
Turbo Hélice	1.394	12,9%
Pistão	8.795	81,6%
Total	10.777	100%
FERROVIÁRIO		
Vagões	90.119	95,7%
Locomotivas	2.394	2,5%
Carros (passageiros urbanos)	1.670	1,8%
Total	94.183	100%
RODOVIÁRIO		
Frota total de Veículos	46.256.874	50,0%
Caminhões	2.069.755	2,2%
Ônibus	560.270	0,6%
Demais veículos	43.626.849	47,2%
Total	92.513.748	100%

Fonte: Confederação Nacional de Transporte, 2007.

O Brasil é um país de proporção continental, tornando-se os transportes uma necessidade básica para o deslocamento das pessoas e de matérias-primas e para o escoamento da produção. O modelo de transporte adotado do país é predominantemente rodoviário, exigindo altos investimentos em instalação e manutenção de infra-estruturas e aumento de custos com o controle e a fiscalização, além de consumir grandes quantidades energias não-renováveis.

Esse contexto agrava-se quando consideramos a falta de investimentos e de políticas públicas voltadas para o transporte de passageiros, principalmente nos centros urbanos e regiões metropolitanas.

De acordo com pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (2002), os automóveis privados, apesar de transportarem cerca de 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, ocupam 60% das vias públicas, enquanto os ônibus, que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário nas cidades pesquisadas.³

Comparando-se a frota de veículos com a frota de ônibus podemos observar a discrepância entre as mesmas. Em 2005, enquanto a frota de veículos era de 16,2 milhões, a frota de ônibus era de 0,3 milhões, conforme Tabela 2. Comparando-se percentualmente, a

³ Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Salvador, Belém, Goiânia, Campinas e Juiz de Fora.

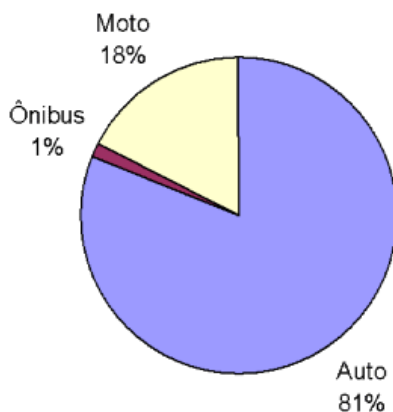
frota de ônibus corresponde a 1% da frota total de veículos, enquanto a frota de auto corresponde a 81% (Gráfico 2).

Tabela 2 - Frota total por tipo de veículo (milhões), 2005

Tipo de Veículo	Veículos
Auto (automóveis, utilitários e caminhoneta)	16,2
Ônibus (ônibus e microônibus)	0,3
Moto (motocicleta e motoneta)	3,5
Total	20,0

Fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.

Gráfico 2 - Composição da frota total de veículos em circulação, 2005



Fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.

Uma política de transporte urbano com foco na inclusão social e na responsabilidade ambiental deve estar orientada para garantir a mobilidade de pessoas, e não de veículos. O uso intensivo do automóvel causa impactos negativos sobre a qualidade de vida da sociedade, sobre o meio ambiente urbano e sobre a economia local, com conseqüências nos níveis de emprego e renda.

O transporte urbano sofre influência e depende de diversas políticas governamentais, como a industrial, a tecnológica, a energética, a de meio ambiente, a de desenvolvimento urbano, a social e fiscal e a de preços e de tarifas públicas, entre outras. Esta interdependência se expressa através da pressão da demanda por financiamentos para a renovação e ampliação da frota ou para investimentos em obras de infra-estrutura, fiscalização do vale-transporte,

implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, planejamento e implantação de rotas para melhor atender a população, etc.

Porém, desde a Constituição Federal de 1988, houve uma descentralização da política tributária, sendo responsabilidade do município e/ou do estado organizar a prestação dos serviços, planejar e controlar as operações, definir e mobilizar fontes de financiamentos, etc. As atribuições do governo federal ficaram limitadas a normatização, a regulação e a fiscalização do transporte urbano, fixando diretrizes para o transporte urbano.

No Brasil, o setor de transporte é responsável por quase 50% do consumo de derivados do petróleo, representando este número cerca de seis vezes o consumo doméstico e comercial de toda a população, sendo o óleo diesel o principal energético utilizado no transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Não há nenhum cenário que sinalize para que nos próximos 20 anos, surjam alternativas econômicas que, em larga escala, substituam este combustível no setor de transporte. Assim, aumentar a eficiência e a racionalização de seu uso é, acima de tudo, ação estratégica (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DO CEARÁ, PIAUÍ E MARANHÃO, 2006).

Além disso, a continuidade da política desenvolvimentista pelos militares, a partir do lançamento, em 1964, do Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), garantiu a retomada do crescimento econômico e incentivo à modernização de empresas já existentes e à instalação de várias indústrias no país.

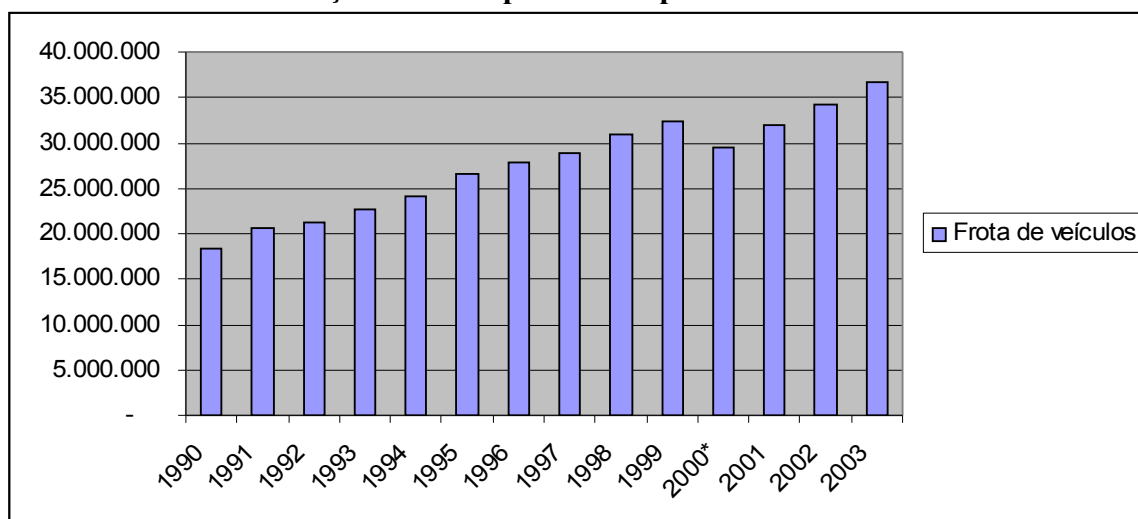
Exceto pelo fato de não haver melhoria na distribuição da renda, o desempenho da economia brasileira foi de fato excelente durante os primeiros 15 anos do regime militar. Ao período inicial de estabilização (governo Castelo Branco) seguiu-se o chamado “milagre brasileiro” (1968-1974), durante o qual a economia cresceu a uma média anual de 11%, com a inflação estabilizada ao redor de 20% ao ano. Contudo, sérias dificuldades teriam início em 1973, quando nossa superaquecida economia sofreu o forte abalo do primeiro choque do petróleo, que afetou as contas externas e as perspectivas de médio prazo no tocante à inflação e à própria continuidade do crescimento (LAMOUNIER, 2005, p. 151).

O Brasil em 1973 atingira um crescimento em torno de 11% ao ano. Com o lançamento do Plano de Integração Nacional (PIN) e com o empréstimo contraído junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), em 1970, o governo realizou grandes obras públicas e ampliou sua presença estatal nas áreas de siderurgia, petroquímica, energia, telecomunicações e bancos. A inflação ficou sob controle e a prosperidade do país gerou uma grande oferta de empregos.

Com o incentivo do governo para instalação e ampliação da indústria automobilística no Brasil, o aumento dos veículos de passeio nos centros urbanos ocorreu rapidamente.

Segundo o Ministério das Cidades (2006), a frota de veículos teve um aumento de 100%, entre 1990 e 2003, passando de 18.267.245 em 1990, para 36.658.501, em 2003 (Gráfico 3).

Gráfico 3 - Evolução da frota de veículos, segundo as Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios das Capitais - 1990 a 2003.



Fontes: Ministério das Cidades, 2006.

(*) A redução da frota em algumas Unidades da Federação se deve a depuração do cadastro estadual e integração ao sistema RENAVAM.

Teresina, embora tenha apresentado uma queda no ritmo crescimento populacional, ainda registrou uma taxa média de 2,09% na década passada e de urbanização de 94,70% (IBGE, 2000), indicadores que apontam para o aumento dos problemas urbanos, comprometendo a capacidade de suporte dos serviços públicos, em especial o serviço de transporte.

A prefeitura municipal de Teresina desde a década de 1990 vem desenvolvendo um conjunto de iniciativas que apresentam uma preocupação com a questão da sustentabilidade e com a participação da população e de diferentes setores da sociedade na discussão da cidade (Orçamento Popular, Plano Diretor).

Além dos organismos públicos e da sociedade civil, as empresas também estão se inserindo cada vez mais no debate das questões sociais e ambientais. E, no universo das iniciativas, tem se tornado recorrente no âmbito das empresas ações de responsabilidade sócio-ambiental a fim de minimizar os impactos sociais e ambientais negativos no espaço urbano.

Como ressalta Almeida (2002), as leis ambientais devem ser balizadoras das ações empresariais, mas as empresas não devem restringir a gestão ao mero cumprimento legal,

tornando-se necessária a extrapolação da legislação e o desenvolvimento de programas que melhorem seu desempenho social e ambiental a curto, médio e longo prazo.

As grandes contribuições que a Atuação Responsável traz para a solução dos problemas ambientais são seu enfoque pró-ativo, sua busca de melhoria contínua, antecipando-se à própria legislação, e sua visão sistêmica que abarca, em um mesmo programa, as preocupações com segurança, saúde ocupacional e meio ambiente. (VALLE *apud* ALMEIDA, 2002, p. 60)

À medida que são essenciais para a sobrevivência do planeta soluções que atendam as demandas econômicas e sociais de forma que gerem o mínimo de impactos ao ambiente natural, a responsabilidade sócio-ambiental corporativa surge como uma das variáveis importantes na busca do desenvolvimento sustentável local e, conseqüentemente, global (DIAS, 2006; ASHLEY, 2002).

Produção Mais Limpa é definida pela “Declaração Internacional sobre a Produção Mais Limpa”, lançado pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) e citado por Dias (2006, p. 128), como sendo a “[...] aplicação continuada de uma estratégia preventiva integral aplicada a processos, produtos e serviços com vista a reduzir os riscos para a saúde humana e o ambiente e a conseguir benefícios econômicos às empresas”.

Segundo a *World Business Council For Sustainable Development* – WBCSD (Conselho Empresarial Mundial para o Desenvolvimento Sustentável) *apud* DIAS (2006, p. 130),

a eco-eficiência atinge-se através da oferta de bens e serviços a preços competitivos, que, por um lado, satisfaçam as necessidades humanas e contribuam para a qualidade de vida e, por outro, reduzam progressivamente o impacto ecológico e a intensidade de utilização de recursos ao longo do ciclo de vida, até atingirem um nível, que pelo menos, respeite a capacidade de sustentação estimada para o planeta Terra.

Essa preocupação com o uso eficiente e responsável dos recursos naturais denomina-se Responsabilidade Ambiental Empresarial. É nesse contexto, que as empresas de transportes coletivos cumprem um papel importante, buscando adequar a gestão de suas empresas aos novos contextos sociais, empresariais, culturais e ambientais.

Espera-se que a pesquisa avance numa análise crítica das práticas de responsabilidade social corporativa e a gestão das cidades numa perspectiva de sustentabilidade ambiental.

ABORDAGEM METODOLÓGICA

A natureza da pesquisa é predominantemente qualitativa, embora esteja previsto também o uso de dados quantitativos.

A abordagem qualitativa será realizada através de entrevistas semi-estruturadas, de questionários e da técnica de observação direta, com o objetivo de analisar as ações de responsabilidade sócio-ambiental praticadas pelas empresas de ônibus.

- Entrevistas: serão realizadas com os empresários do setor de transporte urbano a fim de analisar as avaliações que os mesmos fazem das ações de responsabilidade sócio-ambientais praticadas por suas empresas; com os gestores públicos e os órgãos do setor de transporte, com o objetivo de averiguar as medidas de controle e analisar como estão sendo adotadas e quais as possíveis contribuições dessas ações para a melhoria da gestão pública e ambiental.
- Questionários: serão aplicados com os usuários e funcionários com o intuito de analisar como eles são afetados e como percebem as práticas de responsabilidade sócio-ambiental adotadas pelas empresas de transportes urbanos.
- Observação Direta: será utilizada para compreender como os diversos atores se relacionam com a questão dos transportes urbanos e com o programa de melhoria da qualidade do ar; como as empresas conduzem o programa de melhoria da qualidade do ar; como os funcionários contribuem para a implementação do programa; quais são os procedimentos padrões do sistema de transporte e se estão de acordo com a legislação vigente; como é o relacionamento dos sindicatos com as empresas de ônibus; como os sindicatos contribuem com o programa.
- Análise Documental: serão analisados relatórios e outros documentos das empresas e dos órgãos privados do setor de transporte públicos (SEST/SENAT), bem como de órgãos representativos (sindicatos) e do setor público, visando obter dados que identifiquem a relação entre o planejamento e a ação das propostas para o setor, bem como para analisar os efeitos das ações de responsabilidade sócio-ambiental adotadas pelas empresas.

A abordagem quantitativa será realizada a partir da análise da eficiência e da qualidade dos transportes públicos, através da mensuração dos indicadores da melhoria da qualidade do ar emitido pelos veículos, segundo a Lei nº. 8.723/93 e as Resoluções do CONAMA referente ao setor de transporte.

O universo empírico da pesquisa constitui as 13 empresas de transportes urbanos de Teresina, mas a pesquisa se centrará nas cinco empresas que apresentaram os melhores resultados no Programa de Controle da Qualidade do Ar desenvolvido e implantado pelo SEST/SENAT durante os cinco últimos anos, de 2003 a 2007. Será utilizada na pesquisa a

técnica de amostragem não-probabilística por quotas, tendo parâmetro as cinco empresas melhor avaliadas pelo programa, durante os cinco últimos anos.

A apreciação dos dados será feita através do procedimento de análise do conteúdo com a finalidade de buscar o significado dos materiais coletados durante a pesquisa documental e de campo, o que resultará na consequente obtenção dos resultados da pesquisa.

DADOS PRELIMINARES

Foi criado em 18 de julho de 1991 o Programa Nacional da Racionalização do Uso dos Derivados do Petróleo e Gás Natural, com o objetivo de desenvolver e integrar as ações que visem à racionalização do uso dos derivados do petróleo e gás natural. Esse deu origem a diversos programas até que, em 1996, foi criado, em parceria entre a Confederação Nacional dos Transportes e a Petrobrás, o Projeto EconomizAR.

O Projeto EconomizAR é uma iniciativa nacional desenvolvida em 22 estados por entidades, como a CNT, a PETROBRÁS/CONPET e o Instituto de Desenvolvimento e Assistência Técnica e Qualidade em Transporte (IDAQ). No Piauí, o projeto é desenvolvido, desde janeiro de 1997, pela Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR) e visa à promoção do uso racional de combustível para diminuir a emissão de gases poluentes, trazendo benefícios no campo econômico e abrindo a perspectiva de um futuro melhor com a preservação dos recursos naturais.

Após 10 anos, o Projeto EconomizAR consolidou-se e, em 2007, passou a se chamar Programa Despoluir.

A equipe do Programa realiza visitas periódicas às empresas de transportes de passageiros do Piauí. Durante as visitas é realizada a aferição do nível de emissão de poluentes por meio de unidades móveis, veículos dotados de mini-laboratórios e opacímetro digital para realizar testes de campo com análise do combustível e das emissões, e do sistema de armazenamento do óleo diesel, determinando os pontos críticos que influenciam o uso racional do óleo diesel. De posse desses dados, o técnico repassa orientações para os empresários e trabalhadores. Os motoristas são convidados a participar de cursos de condução segura e econômica e os chefes de manutenção e frentistas recebem orientações sobre a regulagem de motores e a forma correta de abastecimentos dos veículos.

Além da medição e análise do combustível e das emissões dos veículos, o programa visa informar, motivar e conscientizar empresários e trabalhadores do setor dos transportes para o

aprimoramento dos cuidados com o manuseio e a estocagem do combustível e das práticas de manutenção veicular.

Para incentivar a adoção de medidas práticas que repercutam no cotidiano das cidades, a CEPIMAR criou, em 2002, o Prêmio de Piauiense de Melhoria da Qualidade do Ar no estado do Piauí, comenda anual a ser entregue às empresas de transporte de passageiros que mais se destacarem com ações e medidas visando à preservação do meio ambiente através da melhoria da qualidade do ar.

As empresas que participam do Programa Despoluir, além de serem avaliadas quando a qualidade das emissões dos veículos da sua frota, deve elaborar e implementar projetos ambientais em suas empresas ou na comunidade local. Entre os projetos já implantados estão reciclagem de lixo, arborização, coleta seletiva de resíduos sólidos e uso racional de água.

Em 2003, a Federação passou a homenagear também pessoas ou entidades que se destacavam por trabalharem a favor do meio ambiente com o Troféu Destaque Ambiental. Logo em seguida, a CEPIMAR criou Certificado Empresa 100%, com o objetivo de valorizar as empresas que tiveram a suas frotas integralmente aprovadas pelo Programa e pelo órgão do poder público responsável pelo meio ambiente.

Este ano, no dia 08/11/2007, foi firmado um convênio entre a Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Teresina – SEMAM, e a CEPIMAR com o objetivo de estabelecer um programa de cooperação técnica e intercâmbio entre as partes conveniadas visando à diminuição do nível de emissões de poluentes da frota de ônibus do sistema de transporte público de Teresina – PI. Neste convênio, a SEMAM reconhece o trabalho desenvolvido pelo Programa Despoluir e aceita o laudo do resultado do monitoramento de gases poluentes da frota de veículos das empresas de transporte urbano emitido pela CEPIMAR como documento ambiental para a concessão da licença ambiental.

Segundo a Petrobrás/CONPET, no primeiro ano do Programa EconomizAR no Piauí, em 1997 foram auferidos 349 veículos. Em 2005, o número de veículos auferidos foi 1.310, um aumento de 26,64%. O número de veículos aprovados durante as medições de emissão de gases teve um aumento de 20% entre os anos de 1997 e 2005.

Em 2005, o Programa de Melhoria da Qualidade do Ar atendeu a uma frota de 770 veículos entre empresas de transportes de cargas e de passageiros, tendo executado 8.546 avaliações, com a estimativa de 1.125.324 litros de combustível economizados no ano e com a estimativa de ter evitado a emissão de 3.885 toneladas de CO₂ para atmosfera.

RESULTADOS ESPERADOS

O transporte coletivo é um serviço público que atende a uma grande parcela da população, especialmente a mais carente, exigindo pessoas preparadas para trabalhar diretamente com o público a fim de prestar um serviço eficiente e com qualidade. Também gera um impacto direto no meio ambiente causando poluição do ar em decorrência da utilização de fontes de energia não-renováveis, realidade que exige a adoção de medidas e ações que minimizem esses impactos.

Espera-se com a pesquisa evidenciar de forma analítica as práticas de responsabilidade sócio-ambiental das empresas de transportes urbanos de Teresina e suas implicações na melhoria da qualidade de vida da população e nos impactos negativos causados por esse serviço ao meio ambiente.

O esforço investigativo visa ainda, contribuir com a reflexão sobre a gestão do sistema de transporte público e da questão ambiental no município de Teresina, bem como com o aperfeiçoamento da gestão empresarial no que tange à adoção de práticas mais eficientes de controle e manutenção na melhoria da prestação dos serviços.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Fernando. **O bom negócio da sustentabilidade**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

ASHLEY, Patrícia Almeida (Coord.). **Ética e responsabilidade social dos negócios**. São Paulo: Saraiva, 2002.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Relatório geral de mobilidade urbana 2005**. ANTP, 2005. Disponível em: <http://www.antp.org.br/simob/Lists/r2005/rltgrl05menu.aspx>.

BRASIL, MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA. **Comunicação Nacional Inicial do Brasil à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima**. Ministério da Ciência e Tecnologia, 2004. Disponível em www.mct.gov.br/index.php/content/view/11352.html

_____. **Relatório de Referência: Emissões de Gases de Efeito Estufa por Fontes Móveis, no Setor Energético**. Ministério da Ciência e Tecnologia, 2006. Disponível em www.mct.gov.br/index.php/content/view/17352.html

BREMER, Ulisses Franz. **Por nossas cidades sustentáveis**. In: Textos Referenciais - 61ª SOEAA e 5ª CNP. São Luís: CONFEEA, 2004.

CARLOS, Ana Fani A.; LEMOS, Amália Inês G. (Orgs.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

CARRERA, Francisco. **Cidade sustentável: utopia ou realidade?** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

CAVALCANTI, Clóvis (org.). **Desenvolvimento e natureza: estudo para uma sociedade sustentável**. 2ª ed. São Paulo: Cortez; Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1998.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE. **Boletim Estatístico**. CNT, 2007. Disponível em <http://www.cnt.org.br/>.

DIAS, Reinaldo. **Gestão Ambiental: responsabilidade social e sustentabilidade**. São Paulo: Atlas, 2006.

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DO CEARÁ, PIAUÍ E MARANHÃO – CEPIMAR. **Relatório do projeto EconomizAR 2006**. CEPIMAR, 2006.

FÉLIX, Ubiratan. **Cidades sustentáveis e a engenharia urbano-industrial**. In: Textos Referenciais - 61ª SOEAA e 5ª CNP. São Luís: CONFEA, 2004.

FICHER, Rosa Maria, NOVAES Elidia Maria (orgs.). **Construindo a cidadania: ações e reflexões sobre empreendedorismo e gestão social**. São Paulo: CEATS: FIA, 2005.

GONÇALVES, Maria Flora (org.). **O novo Brasil urbano: impasses, dilemas, perspectivas**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.

GUERRA, Antônio José Teixeira; CUNHA, Sandra Baptista da (orgs.). **Impactos ambientais urbanos no Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

LAMOUNIER, Bolívar. **Da independência a Lula: dois séculos de política brasileira**. São Paulo: Augurium Editora, 2005.

MENEGAT, Rualdo; ALMEIDA, Gerson; SATTERTHWAUTE, David [*et al.*]. **Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental nas cidades**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (org.). **Evolução da frota de veículos, segundo as Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios das Capitais - 1990 a 2003**. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, Sistema Nacional de Estatística de Trânsito e Departamentos Estaduais de Trânsito – DETRAN, 2006. Disponível em: <http://www.infoseg.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=113>.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Avaliação do programa de controle da poluição do ar por veículos automotores**. PRONCONVE, MMA, 2006. Disponível em <http://www.mma.gov.br/port/sqa/atmosfera/index.cfm?submenu=2#>.

TACHIZAWA, Takeshy. Gestão ambiental e responsabilidade social corporativa: estratégias de negócios focadas na realidade brasileira. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2006.