

DESAFIOS GLOBAIS E SOLUÇÕES LOCAIS: PROMOVEDO O TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E A RESPONSABILIDADE AMBIENTAL DAS EMPRESAS

Camilly Menilde Caleiro de FREITAS¹
Natália Gonçalves SECCHI²

RESUMO: No artigo, a poluição do ar é examinada como uma forma significativa de degradação ambiental, que não apenas afeta o equilíbrio ecológico, mas também tem sérias ramificações para a saúde humana. Propõe-se a adoção de uma ética ecológica que integre a Natureza na comunidade moral humana, conferindo valor intrínseco aos elementos naturais e priorizando a sustentabilidade e a preservação dos ecossistemas. Destaca-se também a importância da cooperação global entre Estados, empresas e cidadãos para enfrentar os desafios ambientais. Nesse contexto, as empresas são instadas a desempenhar um papel proativo na promoção da sustentabilidade, com a implementação de políticas preventivas, cooperativas e inclusivas. No que diz respeito ao transporte, o texto enfatiza a necessidade de estimular o transporte limpo, alinhado com os princípios do direito ambiental e da proteção à saúde pública. Além disso, são discutidas medidas específicas para promover o transporte sustentável, incluindo incentivos fiscais, projetos de lei e iniciativas de cooperação internacional. Por fim, o texto ressalta a importância da responsabilidade social corporativa e da implementação de sistemas de gestão ambiental como elementos essenciais para o sucesso empresarial no futuro. A harmonização entre políticas estatais e práticas empresariais menos prejudiciais é destacada como um imperativo para enfrentar a crise ambiental atual e promover um desenvolvimento sustentável.

Palavras-chave: Mudanças climáticas. Poluição atmosférica. Cooperação global. Transporte sustentável. Responsabilidade social corporativa. Gestão ambiental.

1 INTRODUÇÃO

O meio ambiente é o cenário no qual toda a vida na Terra se desenrola em uma complexa rede de ecossistemas interligados que sustentam a biodiversidade e proporcionam os recursos necessários para a sobrevivência de todas as espécies, incluindo a humana. No entanto, apesar de sua importância vital, o meio ambiente tem sido constantemente ameaçado e degradado pela atividade humana.

¹ Discente do 5º ano do curso de Direito do Centro Universitário Antonio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. e-mail: camillymcfreitas@gmail.com

² Discente do 5º ano do curso de Direito do Centro Universitário Antonio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente. e-mail: nataliagsecchi2002@hotmail.com

Ao longo dos séculos, o ser humano tem modificado e transformado o ambiente natural para atender às suas necessidades e desejos, muitas vezes sem considerar as consequências a longo prazo. Desde a Revolução Industrial até os dias atuais, a busca pelo desenvolvimento econômico e tecnológico tem levado à exploração desenfreada dos recursos naturais, à poluição do ar, da água e do solo, à perda de habitats e à extinção de espécies.

Nesse contexto, o debate sobre sustentabilidade e preservação ambiental tem se intensificado, levando a uma crescente demanda por alternativas de transporte mais limpas e ecologicamente sustentáveis. Os meios de transporte desempenham um papel crucial nas emissões de gases de efeito estufa e na qualidade do ar urbano, tornando essencial buscar soluções que reduzam o impacto ambiental dessas atividades.

Além dos benefícios ambientais diretos, a adoção de meios de transporte sustentável também pode contribuir para a melhoria da saúde pública, a redução da dependência de combustíveis fósseis e a criação de empregos verdes. Contudo, a implementação bem-sucedida dessas soluções requer um compromisso coletivo por parte de governos, empresas e indivíduos, bem como investimentos significativos em infraestrutura e políticas de transporte sustentável.

Por essa razão, o presente trabalho aborda a importância dos incentivos empresariais para o uso de meios de transporte limpos, destacando os benefícios tanto para as empresas quanto para o meio ambiente. Ao oferecer tais incentivos, as empresas podem desempenhar um papel ativo na redução das emissões de poluentes e na promoção de uma mobilidade mais sustentável.

Sendo assim, no primeiro tópico da pesquisa apresentou-se uma série de benefícios do uso de meios de transporte limpos que vão além da redução das emissões de poluentes atmosféricos.

Já no segundo tópico buscou-se analisar os incentivos empresariais para o uso de meios de transporte sustentável, que desempenham um papel fundamental na mobilidade sustentável entre os funcionários das empresas.

O terceiro tópico trata da implementação dos meios de transportes limpos no Direito do Trabalho brasileiro, com a intenção de desenvolver iniciativas que promovam a adoção desses meios de transporte nos locais de trabalho, possibilitando ambientes de trabalho mais saudáveis, seguros e sustentáveis.

O quarto tópico pretende investigar a implementação de políticas públicas e os projetos de lei para viabilizar o uso de meios de transporte limpos, que são essenciais para contribuir com a redução das emissões de poluentes e os impactos negativos do transporte urbano no meio ambiente e na saúde pública.

Por fim, no último tópico relacionou-se o referido tema com as normas de Direito Internacional, uma vez que as questões ambientais e os meios de transporte sustentável transcendem as fronteiras nacionais e exigem uma abordagem colaborativa e coordenada entre os países.

Conforme os fatos mencionados acima, usando o método interpretativo e dedutivo, juntamente com a pesquisa bibliográfica, o objetivo desta pesquisa é analisar os incentivos empresariais e estratégias de engajamento comunitário que têm sido implementadas para propiciar o uso de meios de transporte limpos, visando contribuir para a redução das emissões de gases de efeito estufa, melhoria da qualidade do ar e a evolução de cidades mais saudáveis.

2 BENEFÍCIOS DO USO DE MEIOS DE TRANSPORTE LIMPOS

A relação entre os efeitos das mudanças climáticas e a poluição atmosférica representa não apenas um desafio, mas uma urgência global que requer ações imediatas e eficazes. A degradação ambiental evidenciada compromete não apenas o equilíbrio ecológico, mas também a saúde e o bem-estar humano.

A poluição atmosférica, em sua natureza, constitui uma das formas mais nocivas de degradação ambiental, afetando diretamente os direitos fundamentais das pessoas. Alertas emitidos pela Organização Mundial da Saúde destacam o alarmante número de vidas ceifadas anualmente devido à má qualidade do ar, especialmente entre crianças expostas a elevados níveis de poluentes. A comparação da poluição do ar com o tabagismo enfatiza a seriedade do quadro.

(...) A poluição atmosférica revela uma questão extremamente vital relacionada ao estado de qualidade do meio ambiente (local, regional, nacional e global), impactando diretamente os direitos à vida, à integridade física e psíquica, à saúde, entre outros. Esse é, infelizmente, o atual cenário verificado nos grandes centros humanos mundo afora. Segundo estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS), a poluição do ar ocasiona sete milhões de óbitos humanos decorrentes em escala global, bem como mais de 90% das crianças respiram ar tóxico, tendo sido realizada, em outubro de 2018, a primeira Conferência Global sobre Poluição do Ar e Saúde, promovida pela instituição em Genebra, na Suíça. O Diretor-Geral da OMS,

na ocasião, classificou a poluição do ar como o “novo tabaco”(…). (Sarlet e Fensterseifer, 2023, p. 49).

A raiz dessas questões reside na relação humana com o meio ambiente, refletindo a busca incessante pelo progresso muitas vezes à custa da exploração desenfreada dos recursos naturais e da poluição indiscriminada. Nesse contexto, a emergência da ética ecológica como resposta necessária e urgente demanda a adoção de um novo paradigma ético, que transcenda o antropocentrismo tradicional e priorize a sustentabilidade e a preservação dos ecossistemas.

Essa é a questão central colocada pela ética ecológica. Precisamos de um “novo” parâmetro ético para as práticas humanas levadas a efeito pelo novel instrumental tecnológico desenvolvido, notadamente em vista da crise ecológica desencadeada pelo ser humano e seu crescente (e quase absoluto) poder de intervenção na (e destruição da) Natureza. Uma ética capaz de romper com o paradigma antropocêntrico clássico, muito embora também a própria sobrevivência do ser humano esteja ameaçada pela crise ecológica e, portanto, a “salvação” da humanidade está em jogo. E romper no sentido de “ampliar fronteiras morais”, ou seja, incluir a Natureza na mesma comunidade moral integrada pelo ser humano, de modo a atribuir valor intrínseco aos elementos naturais (fauna, flora etc.). (Sarlet e Fensterseifer, 2023, p. 90)

A construção de uma política global de enfrentamento dos desafios ambientais exige a cooperação entre Estados, empresas e cidadãos, em um esforço conjunto e inclusivo. As empresas, por sua vez, devem assumir um papel proativo na promoção da sustentabilidade, superando as exigências regulatórias e buscando inovações que contribuam efetivamente para a conservação dos recursos naturais.

O cenário global exige, pois, uma política global, não somente esta- tal, pressupondo cooperação entre Estados, empresas e cidadãos, numa democracia ambiental não discriminatória, com atuações preventivas dos riscos ambientais. (...) A empresa sustentável do início desse século é aquela que tem atuação proativa e atende não só aos requisitos estatais de funcionamento, mas vai além, se sobrepondo às exigências convencionais e inovando, participando do processo de sustentabilidade dos recursos naturais. (Trennepohl, 2017, p.133-134).

Em síntese, a crise ambiental atual impõe uma mudança profunda na relação entre seres humanos e meio ambiente, exigindo uma abordagem jurídica multifacetada. O estímulo ao transporte limpo para deslocamentos laborais, alinhado com os princípios do direito ambiental e da proteção à saúde pública, emerge como uma necessidade premente. Sua adoção não apenas proporciona benefícios

ambientais e de saúde pública, mas também promove vantagens econômicas e sociais, impulsionando a transição para um modelo de desenvolvimento sustentável.

3 INCENTIVOS EMPRESARIAIS PARA O USO DE MEIO DE TRANSPORTE LIMPO

No contexto contemporâneo, os desafios ambientais ultrapassam a esfera da simples poluição industrial, estendendo-se a uma variedade de atividades que expõem a sociedade a riscos constantes. Essa complexidade ambiental não surge por acaso, mas é resultado das dinâmicas inerentes ao desenvolvimento humano.

Neste cenário, em que se observa um possível enfraquecimento da regulação estatal, o mercado emerge como um determinante significativo dos padrões ambientais. Essa ascensão do mercado na definição desses padrões não apenas sugere uma fragilidade potencial do Estado regulador, mas também enfatiza a urgência da responsabilidade ambiental por parte das empresas.

Assim, a performance ambiental e iniciativas específicas não são apenas requisitos vitais para a sobrevivência e relevância das organizações no mercado contemporâneo, mas também podem ser fontes de vantagem competitiva. A implementação de sistemas de gestão ambiental torna-se, portanto, imprescindível para o sucesso empresarial em um futuro próximo.

A responsabilidade social, portanto, é uma necessidade das grandes empresas, até mesmo porque não há escolha. A opinião pública, e diversas pesquisas dão conta disso, exige uma atuação responsável das empresas, principalmente daquelas que realizam exploração e extração direta de recursos naturais. (Trennepohl, 2017, p. 130)

A responsabilidade social corporativa emerge como um imperativo para as grandes empresas, impulsionada tanto pela pressão da opinião pública quanto pelo imperativo ético de minimizar os impactos negativos das atividades empresariais no meio ambiente. Especialmente para empresas envolvidas na exploração e extração de recursos naturais, a adoção de práticas responsáveis é inescapável.

Enquanto o Estado formula políticas de desenvolvimento e preservação ambiental, a conexão entre essas políticas e as práticas empresariais menos prejudiciais deveria ser fortalecida, oferecendo incentivos tangíveis às empresas que

adotam tais práticas. Esse alinhamento não apenas representa uma abordagem sensata, mas também está em conformidade com os princípios constitucionais que regem a Ordem Econômica e Social.

O Estado planeja suas políticas de desenvolvimento e de preservação ambiental. O correto seria dar às empresas – àquelas que se adaptassem às políticas públicas menos poluentes ou menos agressivas, pela via dos produtos, bens e/ou serviços comercializados, um prêmio, uma contrapartida proveitosa. Ao menos assim seria o mais sensato. [...] Evidentemente que o papel das empresas não é o de suprir ou mesmo usurpar as funções do Estado, na sua função primária, mas sim o de fomentar e manter uma imagem exigida pelo mercado – diga-se de passagem, em face dos stakeholders – para atingir objetivos mais amplos. Esse lineamento da atividade empresarial, ao exigir da iniciativa privada a adaptação a alguns ícones de proteção (do homem e da natureza), está na Constituição Federal, ao tratar da Ordem Econômica e Social (art. 170). (Trennepohl, 2017, p. 139).

Por conseguinte, cabe às empresas buscarem dia após dia novos métodos para alinharem suas atividades à preservação do meio ambiente. Neste sentido, o uso dos transportes limpos para o deslocamento até o trabalho se torna uma necessidade premente, já que os desafios ambientais vão além da simples poluição industrial.

O uso dos transportes limpos até o trabalho, de longe aparenta ser um ato que gera pouquíssimos impactos na visão macrossocial, no entanto basta analisar o último relatório desenvolvido pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo no ano de 2019, que passa-se a enxergar a situação com uma nova visão.

(...) Os automóveis e as motocicletas representam 95% dos veículos pesquisados. Ressalta-se que os automóveis tem maior participação no horário entre 07h00 e 08h00 no pico manhã e entre 19h00 e 20h00 no pico tarde. Já as motos têm participação maior entre 08h00 e 09h00 no pico manhã e entre 18h00 e 19h00 no pico tarde. (Cetesp, 2019, p. 20).

Nesse contexto, a análise do relatório da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo evidencia a predominância dos automóveis e das motocicletas nas vias da cidade nos horários de pico. Esses períodos são marcados pela intensa demanda de deslocamento, especialmente durante as horas de entrada e saída do trabalho, quando a maioria dos trabalhadores se desloca para e das empresas.

No entanto, é crucial ressaltar que esses dados são específicos da cidade de São Paulo. Considerando a extensa frota de 115.116.532 veículos em todo o Brasil em 2022, conforme pesquisa do IBGE, torna-se evidente que as emissões

diárias de gases poluentes pelos veículos, especialmente nos horários de pico, são significativamente altas em escala nacional.

Essa concentração de veículos movidos a combustíveis fósseis nos referidos horários, não apenas contribui significativamente para a emissão de gases poluentes e para a degradação da qualidade do ar, mas também representa um desafio para as empresas que buscam promover uma imagem de responsabilidade ambiental e sustentabilidade.

Ao adotar medidas para incentivar o uso de meios de transporte sustentáveis pelos funcionários, as empresas não apenas demonstram seu compromisso com a redução das emissões de carbono e a preservação do meio ambiente, mas também podem fortalecer suas relações com os stakeholders. Clientes, investidores e comunidades locais tendem a valorizar e apoiar empresas que demonstram preocupação com questões ambientais e sociais, o que pode resultar em maior lealdade à marca, preferência do consumidor e uma reputação positiva no mercado.

Além disso, a adoção de práticas sustentáveis pode oferecer benefícios tributários, como redução de impostos sobre emissões de carbono, isenções fiscais para investimentos em tecnologias limpas e créditos de carbono, que podem ser negociados no mercado internacional. Essas medidas não apenas contribuem para a saúde financeira das empresas, mas também incentivam o desenvolvimento de uma economia mais verde e sustentável.

Especificamente no âmbito internacional, o Brasil, como membro do G20, pode se beneficiar da adoção de políticas e práticas sustentáveis para o transporte. Ao demonstrar comprometimento com a redução das emissões de carbono e a mitigação das mudanças climáticas, o país fortalece sua posição como líder global em questões ambientais. Além disso, ao participar de acordos e iniciativas internacionais, o Brasil pode acessar financiamentos, tecnologias e oportunidades de colaboração que contribuem para o desenvolvimento sustentável do país.

Portanto, ao promover o uso de transportes limpos e adotar práticas sustentáveis, as empresas brasileiras não apenas atendem às demandas do mercado e fortalecem sua posição competitiva, mas também contribuem para o avanço das metas globais de sustentabilidade e para a construção de um futuro mais próspero e sustentável para todos, dentro e fora das fronteiras nacionais.

4 IMPLEMENTAÇÃO NO DIREITO TRABALHISTA BRASILEIRO

No cenário contemporâneo, a abordagem da questão ambiental transcende os limites da esfera pública e se insere de forma premente no âmbito das relações trabalhistas. A adequação das normas laborais ao estímulo do uso de meios de transporte limpos não só reflete uma necessidade legal, mas também se alinha com princípios sociais e filosóficos do ordenamento jurídico brasileiro.

A dualidade entre o negociado e o legislado nas relações de trabalho, conforme preconizado pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), reflete a dinâmica entre a legislação trabalhista e as negociações coletivas, permitindo a personalização das condições laborais de acordo com as necessidades específicas de cada contexto laboral. Nesse contexto, a promoção do uso de transportes limpos através de acordos coletivos representa uma aplicação concreta desse princípio, permitindo que empresas e trabalhadores negociem condições que atendam aos interesses de ambas as partes, em consonância com o artigo 7º, XXVI, da Constituição Federal.

A justificativa para essa abordagem vai além da mera eficiência econômica, estendendo-se à valorização do trabalho humano e à promoção da dignidade dos trabalhadores. O transporte até o local de trabalho não é apenas uma questão logística, mas também um aspecto crucial da qualidade de vida dos trabalhadores, conforme preconizado pelo artigo 7º, IV, da Constituição Federal, que estabelece o direito à redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

No entanto, é importante ressaltar que o fornecimento de vale-transporte, previsto pela Lei nº 7.418/1985, embora contribua para o acesso dos trabalhadores ao transporte público, por si só não é suficiente para mitigar os impactos ambientais causados pelos deslocamentos diários. É necessário que as empresas adotem uma abordagem proativa, estabelecendo acordos coletivos que incentivem o uso de meios de transporte limpos adicionais, em consonância com o artigo 7º, XXVI, da Constituição Federal.

Ao promover o uso de transportes limpos, as empresas contribuem não apenas para a redução da poluição ambiental, mas também para a melhoria da saúde e do bem-estar de seus colaboradores. Esse aspecto ganha relevância quando consideramos a relação entre a qualidade do ambiente laboral e o direito

previdenciário, já que a melhoria das condições de trabalho pode resultar em uma diminuição dos afastamentos por doenças ocupacionais e acidentes de trabalho, refletindo diretamente nos custos previdenciários das empresas e no bem-estar dos trabalhadores, em conformidade com os artigos 196 e 200, III, da Constituição Federal.

Portanto, a adequação das normas trabalhistas ao estímulo do uso de transportes limpos não apenas atende a exigências legais, mas também representa uma oportunidade para as empresas demonstrarem seu compromisso com a proteção do meio ambiente e a promoção da saúde e do bem-estar de seus colaboradores. Ao integrar considerações ambientais e sociais em suas práticas de gestão, as empresas não apenas cumprem com suas obrigações legais, mas também fortalecem sua posição competitiva em um mercado cada vez mais consciente e exigente.

Por fim, ao promover o uso de transportes limpos, as empresas podem fortalecer sua imagem institucional e sua responsabilidade social perante a comunidade e os stakeholders. Ações que demonstram preocupação com o meio ambiente e o bem-estar dos funcionários podem atrair talentos, melhorar a retenção de colaboradores e aumentar a satisfação e a lealdade dos clientes. Além disso, ao alinhar suas práticas empresariais aos princípios da sustentabilidade e da responsabilidade social corporativa, as empresas podem se diferenciar no mercado e garantir sua relevância e competitividade a longo prazo.

5 POLÍTICAS PÚBLICAS E PROJETOS DE LEI PARA VIABILIZAR O USO DE MEIOS DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL NO BRASIL

Primeiramente, é relevante destacar que o meio ambiente é um direito fundamental consagrado no artigo 225 da Constituição Federal Brasileira de 1988, que define as bases desse direito e as responsabilidades do Estado e da sociedade em sua proteção e preservação. Eis o texto do artigo:

"Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações." (BRASIL, 1988)

Percebe-se que o titular deste direito é a coletividade (todos), impondo-se ao Poder Público a responsabilidade de defender e preservar o meio ambiente, não apenas pensando no momento presente, mas também a sua projeção para o futuro.

Nessa perspectiva, é imperioso o desenvolvimento e implementação de políticas públicas para proteger esse direito difuso, de modo que a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) elencou os principais meios para fomentar o uso de transporte sustentável:

Em proêmio, o Poder Público pode tornar o transporte público mais acessível, eficiente e atrativo, como investir em infraestrutura adequada, ampliar a oferta de linhas e horários, oferecer tarifas subsidiadas e priorizar o transporte coletivo no planejamento urbano.

Inclusive, segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o governo destina 85% dos recursos para o transporte privado, e 15% ao transporte público, demonstrando a urgente necessidade de mudança na infraestrutura do transporte coletivo (Rodrigues, 2023, p. 1).

Além disso, é importante promover o uso de modos de transporte não-motorizados, como caminhada e ciclismo, por meio da construção de ciclovias, calçadas seguras e incentivos para o uso de bicicletas. Aliás, de acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), apenas 7% dos brasileiros utilizam este meio de transporte para trabalhar, sendo assim:

O importante é criar redes de circulação que considerem as necessidades e as rotas mais comuns nas cidades. Com isso, implantar estações de bicicletas e bicicletários para que as pessoas guardem suas bikes com segurança. E ciclovias, muitas ciclovias! Elas são o fator fundamental para o conforto e segurança das pessoas, especialmente idosos, mulheres e pais com crianças pequenas. Outro aspecto importante é a redução da velocidade do trânsito nos espaços urbanos e a educação dos motoristas e também dos ciclistas para que a convivência seja tranquila (Mobilize, 2023, p. 1)

Vale ressaltar que, atualmente, de acordo com o estudo de mobilidade realizado pela EY, chamado de Mobility Consumer Index 2023, o Brasil ultrapassa a média mundial do uso de carro para trabalhar, uma vez que nove a cada dez preferem o uso deste veículo, o que perfaz uma média de 88%, sendo que a média mundial é de 80% (Guimarães, 2023, p. 1).

Isso demonstra a falta de incentivos por parte do governo no tocante ao uso de transportes distintos do carro, o que demonstra um desafio para viabilizar o uso de transporte sustentável no Brasil.

Outrossim, é indispensável estabelecer políticas de incentivo para a adoção de veículos elétricos, híbridos e movidos a combustíveis limpos, como oferecer subsídios para a compra desses veículos, reduzir impostos sobre eles e criar incentivos fiscais para empresas que utilizam frotas sustentáveis (CETESB, 2023, p. 1).

Destaca-se que o setor de transportes necessita de uma transformação para se tornar mais sustentável, haja vista que representa 44% das emissões dos setores de energia e de processos industriais vêm dos transportes. É o que alude o relatório elaborado pelo Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG):

Percebe-se, por fim, que a atividade de transportes, por outro lado, permaneceu incrementando consideravelmente suas emissões e atingiu o patamar de 216,9 Mt CO₂e, reflexo do aumento dos deslocamentos de cargas e passageiros e de um conseqüente maior consumo de combustíveis fósseis em veículos. Como o transporte é, de longe, a principal atividade emissora dos setores de energia e processos industriais, responsável por 44% do conjunto total de suas emissões (vide figura 12), é fundamental que o país busque alternativas ao uso do diesel de petróleo no transporte de cargas por longas distâncias via caminhões. Além disso, as cidades precisam aproveitar o esforço global pela transição energética para se reestruturarem em torno dos modos ativos e coletivos, menos emissores e, sobretudo, mais democráticos que o uso do carro. (SEEG, 2023, p. 21)

Por conseguinte, é possível identificar a importância da implementação de políticas públicas para reduzir a emissão de gases poluentes, melhorar a qualidade do ar, reduzir o congestionamento urbano, produzir combustíveis limpos e criar mecanismos que tornam possível pensar em transformar o transporte no Brasil em transporte limpo.

Outra medida que auxilia na promoção do transporte sustentável são os projetos de lei, dos quais podemos citar dois: PL 2148/2015 e PL 4400/2012.

O projeto de Lei nº 2148/2015 regulamenta o mercado de carbono no Brasil, com a intenção de criar o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE).

O intento esposto pelo projeto em tela se concentra na instauração de um arcabouço normativo visando estabelecer um teto para as emissões de gases do

efeito estufa, impelindo, assim, as empresas a se adequarem aos preceitos ambientais estipulados (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2023, p. 1).

Assim, as corporações que incidirem na esfera do maior impacto ambiental serão compelidas a compensar suas emissões mediante a aquisição de títulos. Em contrapartida, aquelas que não ultrapassarem o referido limite seriam agraciadas com cotas, passíveis de transação no mercado.

Sob este prisma, as empresas dotadas de maior eficiência ambiental perceberiam uma fonte suplementar de recursos por meio dos títulos. Por outro giro, os agentes mais proeminentemente poluentes, que ultrapassaram os limites estabelecidos, se veriam diante de uma nova fonte de despesas em razão da necessidade de aquisição dos títulos compensatórios.

Em harmonia com o tema de transportes limpos, o projeto de Lei nº 4400/2012 visa estimular o uso de transportes públicos mediante auxílio transporte para aqueles cidadãos que escolherem utilizar a bicicleta como meio de transporte para se deslocar até o seu local de trabalho (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012, p. 1).

Tal projeto versa sobre dois tipos de auxílio: vales e a remuneração pecuniária pelo uso de bicicleta. Esta compensação financeira, além de constituir um estímulo para a favorável alteração comportamental, configura-se como uma efetiva assistência econômico-financeira destinada a suportar despesas de manutenção decorrentes do uso da bicicleta (a qual terá um desgaste aumentado) ou para cobrir custos relacionados à eventual locação deste tipo de veículo.

O emprego mais eficaz deste meio de locomoção nos centros urbanos, dispensa maiores justificativas, seja no âmbito ambiental, seja no contexto da saúde pública. Ambos os aspectos contribuem para a formação de círculos virtuosos: redução do consumo de combustível, menor emissão de poluentes, mitigação do efeito estufa, redução de problemas respiratórios, combate à obesidade e aprimoramento do condicionamento físico da população, diminuição de congestionamentos, aprimoramento da mobilidade urbana, redução dos níveis de estresse e aprimoramento da qualidade de vida. Destarte, trata-se de política que se agrega aos esforços na busca de soluções para as questões globais de maior sustentabilidade.

Em conformidade com o que foi mencionado acima, verifica-se que, a fim de consagrar o direito fundamental ao meio ambiente, é vital que o Poder Público

elabore políticas públicas com o intuito de incentivar o transporte sustentável, bem como a aprovação dos referidos projetos de lei.

6 DOS TRATADOS E ACORDOS INTERNACIONAIS PARA REDUZIR A EMISSÃO DE GASES DO EFEITO ESTUFA

O Acordo de Paris é um tratado internacional sobre mudanças climáticas, adotado em dezembro de 2015 durante a Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP21) em Paris, França. Seu principal objetivo é limitar o aumento da temperatura global a menos de 2°C acima dos níveis pré-industriais, com esforços para limitar o aumento a 1,5°C. O referido tratado entrou em vigor em novembro de 2016, e representa um marco essencial no esforço global para combater as mudanças climáticas. (ONU, 2015, p. 2)

Para alcançar este nobre propósito, o acordo incentiva os países signatários a apresentarem Contribuições Nacionais Determinadas (NDCs) para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e a fortalecer essas metas ao longo do tempo. Também promove a cooperação internacional no financiamento e transferência de tecnologia para ajudar os países em desenvolvimento a enfrentar os desafios das mudanças climáticas.

Na atualidade, o Brasil, como signatário deste tratado internacional, atualizou sua meta de Contribuição Nacionalmente Determinada, retomando os valores absolutos apresentados em 2015 (documento oficialmente submetido em 2016).

Dessa forma, o limite de emissões será de 1,32 gigatoneladas de CO₂ equivalente (GtCO₂e) para 2025, o qual representa uma redução de 48%. e de 1,20 GtCO₂e para 2030, cuja redução perfaz 53%. Essa medida foi aprovada no Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima (CIM), que se reuniu em data de 14 de setembro de 2023, pela primeira vez desde seu restabelecimento por decreto em junho (INTEIRO, 2023, p. 1).

Tal meta simboliza que o Brasil define como prioridade a redução das emissões de gases de forma concreta e realista, na medida em que buscou retornar para a antiga meta, que torna mais crível e possível de ser realizada. Entretanto, para alcançar este alvo, demanda-se a realização de políticas públicas e incentivos no tocante ao transporte, como visto nos tópicos anteriores.

Nesse contexto, o G20, abreviação para Grupo dos Vinte, que é um fórum internacional composto por 19 países e pela União Europeia, representando as economias mais industrializadas e importantes do mundo, conta com o objetivo de reduzir as emissões de CO2 no planeta.

Em contraposição, o G20 é responsável por 80% das emissões globais de gases do efeito estufa, por essa razão, o Brasil apoiou iniciativa Indiana, juntamente com os Estados Unidos, para sediar uma aliança global com relação aos biocombustíveis, chamada de Aliança Global de Biocombustíveis (GBA, na sigla em inglês), cuja reunião na Cúpula do G20 contou com a presença do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva em data de 09 de setembro de 2023 (Machado, 2023, p. 1).

O foco desta aliança se delimita a fomentar a produção de combustíveis sustentáveis a base de cana de açúcar e milho, em que o Brasil figura como um dos maiores produtores, o qual abrange a iminente adoção de uma mistura de 20% de etanol na gasolina e a produção de veículos flex fuel, contribuindo ao longo prazo para o transporte sustentável (Ferreira, 2024, p. 1).

Portanto, essa providência do governo brasileiro em consonância com outros Estados produtores de biocombustível, possibilita a transição de combustíveis fósseis para combustíveis limpos e que se atenuem a emissão de gases do efeito estufa no tocante ao transporte público e privado, já que os biocombustíveis contribuem substancialmente para a construção de um planeta Terra que continue habitável.

Aliás, conforme estimativa da Agência Internacional de Energia (IEA), o mundo precisará triplicar sua oferta de biocombustíveis até 2030 para alcançar a neutralidade de carbono no setor de transportes, o que corresponde ao aumento de 17% ao ano ao longo dos próximos sete anos. (UNICA, 2023, p. 1).

Concisamente, no que concerne ao Direito Internacional, existe uma preocupação expressiva a nível global no que diz respeito ao transporte sustentável e a redução do efeito estufa, definindo metas concretas que devem ser alcançadas para garantir um meio ambiente sustentável, contudo exigem um compromisso contínuo e colaborativo de todos os países para alcançar uma transição efetiva para uma economia global de baixo carbono.

7 CONCLUSÃO

Diante da complexidade e urgência dos desafios ambientais que enfrentamos, é evidente que a relação entre mudanças climáticas e poluição atmosférica não apenas representa uma ameaça global iminente, mas também exige ação imediata e coordenada em níveis local, nacional e internacional. A conclusão alcançada a partir da análise do texto é clara: a promoção do transporte sustentável é fundamental para enfrentar esses desafios de maneira eficaz.

A interdependência entre políticas públicas, ações corporativas e engajamento social é crucial para mitigar os impactos adversos da poluição do ar e contribuir para a preservação do meio ambiente. A transição para formas de transporte mais limpas não só beneficia a saúde pública e reduz as emissões de gases de efeito estufa, mas também fortalece a competitividade das empresas, melhora a qualidade de vida dos cidadãos e contribui para o cumprimento de metas globais de sustentabilidade.

Nesse sentido, é imperativo que os governos desenvolvam e implementem políticas públicas abrangentes que incentivem o uso de transporte sustentável, ao mesmo tempo em que as empresas assumam responsabilidades ambientais e adotem práticas empresariais mais sustentáveis. Além disso, o engajamento da sociedade civil e a cooperação internacional são essenciais para impulsionar essa transição em direção a um futuro mais sustentável e resiliente.

Portanto, a partir da análise realizada, é possível concluir que a promoção do transporte sustentável não é apenas uma necessidade urgente, mas também uma oportunidade para promover o desenvolvimento sustentável, proteger o meio ambiente e garantir um futuro próspero para as gerações presentes e futuras.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº 2148/2015**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/1029046-camara-aprova-projeto-que-regulamenta-o-mercado-de-carbono-no-brasil-acompanhe/>. Acesso em 20 de abril de 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei nº 4400/2012**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=554469>. Acesso em 05 de abril de 2024.

CETESB, Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. **Transporte Sustentável**. São Paulo, 2023. Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/veicular/transporte-sustentavel/>. Acesso em 20 de abril de 2024.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO DE SÃO PAULO (CET-SP). (2019). **Relatório MSVP 2019 Revisão 2 - Junho**. São Paulo. Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/relatorios-corporativos.aspx>. Acesso em 10/04/2024.

GUIMARÃES, Carlos. **Estudo aponta: uso do carro para trabalhar está acima da média no Brasil**. Autoo, 2023. Disponível em: <https://www.autoo.com.br/estudo-aponta-uso-do-carro-para-trabalhar-esta-acima-da-media-no-brasil/>. Acesso em 20 de abril de 2024.

INTEIRO, Política Por. **NDC 2023: o Brasil aumentou a ambição?** Instituto Talanoa, 2023. Disponível em: <https://politicaporinteiro.org/2023/09/20/ndc-2023-o-brasil-aumentou-a-ambicao/>. Acesso em 20 de abril de 2024.

MACHADO, Nayara. **G20, combustíveis fósseis e o distante Acordo de Paris**. EPBR, 2023. Disponível em: <https://epbr.com.br/g20-combustiveis-fosseis-e-o-distante-acordo-de-paris/>. Acesso em 20 de abril de 2024.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Acordo de Paris sobre o Clima**. Paris: ONU, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-08/Acordo-de-Paris.pdf>. Acesso em 20 de abril de 2024.

RODRIGUES, Patrícia. **10 ações para melhorar a mobilidade nos grandes centros urbanos**. Estadão, 2023. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/10-acoes-para-melhorar-a-mobilidade-nos-grandes-centros/>. Acesso em 20 de abril de 2024.

SARLET, Ingo W.; FENSTERSEIFER, Tiago. **Curso de Direito Ambiental**. 4. ed - Rio de Janeiro: Forense, 2023.

TEIXEIRA, Renata Lima Jucá. **Planos De Mobilidade De Empresas**. 2023. Tese de Mestrado. Universidade do Porto. Cidade do Porto. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/144514>. Acesso em 05/04/2024.

TRENNEPHOL, Terence D. **Direito ambiental empresarial**. – 2. ed. – São Paulo : Saraiva, 2017.

UNICA. **Mundo precisa ofertar 3 vezes mais biocombustível até 2030**. Disponível em: <https://unica.com.br/noticias/mundo-precisa-ofertar-3-vezes-mais-biocombustivel-ate-2030/>. Acesso em 20 de abril de 2024.