



## Como a reforma trabalhista pode ajudar a mobilidade urbana

29/06/2017

- [Edmilson Varejão Neto](#)

Duas das principais causas da tarifa elevada dos serviços de ônibus são a configuração das cidades e o hábito dos deslocamentos diários casa-trabalho. Grande parte da população mora distante do seu emprego ou estudo, o que torna necessário longos deslocamentos diários. O local de trabalho/estudo normalmente se concentra em poucas – ou por vezes únicas – localidades comerciais, que convencionamos denominar Centro da Cidade. Para piorar, a maioria das empresas inicia e finaliza a jornada de trabalho aproximadamente na mesma hora.

Nesse contexto, cabe aos operadores de transporte alocarem grande quantidade de ônibus saindo das periferias em direção ao Centro praticamente no mesmo horário no início do dia (pico da manhã). Ao fim do horário de pico, os ônibus ou andam vazios ou ficam estacionados em algum local próximo ao Centro, aguardando o próximo horário de pico para fazer o trajeto contrário. O resultado é que os passageiros espremidos do horário de pico têm que arcar com a sua viagem e as viagens deficitárias vazias fora do pico. Adicionalmente, como os usuários do carro também seguem o mesmo trajeto no mesmo horário, gera-se congestionamento que rouba preciosas horas daqueles que se deslocam.

A reforma trabalhista não vai curar essa doença das cidades brasileiras, mas se bem aplicada pode amenizar seus sintomas. A reforma cria condições para que o empregado possa negociar com o empregador horários mais flexíveis alterando, por exemplo, seu horário de almoço ou adotando banco de horas. Com isso é possível sair um pouco mais cedo ou chegar um pouco mais tarde, ampliando os horários de uso do transporte coletivo e diminuindo a intensidade dos picos.

Outra mudança importante é a regulamentação do *home office*. Com o avanço da tecnologia, o trabalho remoto já é uma realidade nos países desenvolvidos. O funcionário que substitui um dia de trabalho no escritório pela própria casa reduz os custos de transporte que incidem sobre a empresa, perde menos tempo no congestionamento e ainda significa ônibus menos lotados e menos carros na rua. Pesquisa realizada pela consultoria *Workplace Analytics* mostrou que, nos Estados Unidos, a economia com a mudança chega a 11.000 dólares por ano por funcionário, levando em conta o fato de que as empresas com o *home office* podem cortar custos com aluguel de sala, usam menos energia, água e pagam menos vale-transporte.

Pelo lado das operadoras de ônibus, as novas regras de trabalho intermitente permitem que se façam contratos com motoristas e cobradores mais aderentes aos horários que esses trabalhadores efetivamente são utilizados no contexto de horários de pico/fora pico. Diminuindo o tempo da jornada de trabalho, a empresa gasta menos e com isso pode reverter a economia para a tarifa. Outra inovação é a hipótese de justa causa em caso de perda da habilitação do motorista. Atualmente cerca de 40% dos custos são com pessoal.

As novas regras propostas criam as condições para uma melhor organização da mobilidade nas grandes cidades, mas não garante que serão implementadas. É necessária uma coordenação entre os operadores de transporte, empresários e trabalhadores. Cada um precisa se conscientizar do efeito potencial que pequenas mudanças podem gerar para toda a comunidade.



Copyright 2017

As manifestações expressas por integrantes dos quadros da Fundação Getulio Vargas, nas quais constem a sua identificação como tais, em artigos e entrevistas publicados nos meios de comunicação em geral, representam exclusivamente as opiniões dos seus autores e não, necessariamente, a posição institucional da FGV. Portaria FGV N°19