

**Guia Temático Mobilidade**

---

## APRESENTAÇÃO

---

Cidades do mundo inteiro, por muitos anos, erroneamente planejadas e construídas, centraram a solução para os problemas da mobilidade urbana na construção de novas infraestruturas para aumentar a capacidade viária e acomodar o crescente número de automóveis. O resultado disso foi o crescimento das deseconomias de transporte tais como o congestionamento, a falta de segurança para pedestres, poluição atmosférica, sonora e visual, demasiada ocupação de solo urbano, entre outras. O conceito de mobilidade sustentável surgiu da preocupação com os efeitos nocivos do aumento da taxa de motorização com todas suas consequências negativas já descritas. Um sistema de transporte sustentável permite o atendimento das necessidades básicas da mobilidade, respeitando a saúde do homem e o ecossistema, é acessível aos mais pobres, funciona de forma eficiente, oferece várias opções para escolha modal e estimula a economia<sup>1</sup>.

A grande maioria das empresas está inserida em um contexto urbano e a relação de trabalho com seus funcionários não pode ser desassociada dos deslocamentos diários destes indivíduos para chegar ao trabalho. Isso significa que as empresas atuam como indutoras da mobilidade dos cidadãos e, portanto, também são responsáveis pelo seu impacto. Atentar para forma de deslocamento dos funcionários, além de trazer benefícios corporativos, também é uma questão de responsabilidade social, visto que gastos com congestionamentos, consumo de energia, poluição do ar e acidentes de trânsito podem gerar custos para a sociedade que chegam até a 10% do Produto Interno Bruto<sup>2</sup>. Buscando minimizar esses impactos, as cidades estão apostando em um planejamento e gestão da mobilidade, que pressupõem uma mudança cultural de induzir alteração no comportamento da demanda e, sobretudo, que reduzam a dependência do transporte individual motorizado. As organizações podem participar ativamente desse processo criando ações e programas pela busca da mobilidade corporativa sustentável. Esses programas devem atuar internamente e externamente à organização e devem objetivar a propagação e a gestão de deslocamentos por meios de transporte sustentáveis.

Neste cenário, o Instituto Ethos e o Instituto Friedrich Naumann convidam para a primeira rodada de discussões sobre o novo Guia Temático dos Indicadores Ethos. O Guia tem como objetivo avaliar o engajamento das empresas no apoio à promoção da mobilidade urbana sustentável e a internalização do conceito para suas ações de mobilidade corporativa. Nesse material você poderá observar uma versão inicial do material elaborado. O questionário contempla 19 indicadores, integrantes de 4 diferentes dimensões: visão e estratégia, gestão, social e ambiental.

**Esta é uma versão preliminar para pesquisa piloto do questionário. Ao fim de cada indicador, são disponibilizados espaços para inclusão de comentários e sugestões. Fique a vontade em dar suas opiniões sobre estrutura, perguntas e conteúdo contemplado. Gostaríamos de contar com sua colaboração e suas contribuições para garantirmos que o questionário englobe, da forma mais abrangente e disruptiva possível, as ações das empresas em prol da mobilidade urbana sustentável.**

Agradecemos desde já a participação da sua empresa.

---

<sup>1</sup> Barter, A e Road, T. (2000) Talking Steps: a community action guide to people-centred, equitable and sustainable urban transport. Malasya: The Sustran Network, 2000

<sup>2</sup> EMBARQ. (2015) Passo a passo para a construção de um plano de mobilidade corporativa. Disponível em: <http://wricidades.org/research/publication/passos-passos-para-constru%C3%A7%C3%A3o-de-um-plano-de-mobilidade-corporativa>

**ORGANIZAÇÃO DO QUESTIONÁRIO**

| <b>Dimensão</b>   | <b>Tema</b>                                    | <b>Indicador</b>  |
|---|--|---|
| Visão e Estratégia  | Estratégia                                     | 01 Posicionamento da empresa quanto à mobilidade urbana sustentável             |
| Governança e Gestão   | Desempenho Operacional<br>Políticas e Práticas | 02 Resultados Econômicos  |
|   |  | 03 Gestão da Mobilidade Corporativa   |
|   |  | 04 Liderança Políticas e desenvolvimento de capacidades                         |
|   |  | 05 Racionalização do uso do automóvel   |
|   |  | 06 Incentivo ao uso de transporte não motorizado                                |
| Social  | Práticas de Trabalho                           | 07 Promoção do transporte público   |
|   |  | 08 Flexibilizações da jornada de trabalho e preocupação com a qualidade da vida |
|   | Saúde  | 09 Promoção da Saúde individual   |
| 10 Articulações para Prevenção de Acidentes de Trânsito e Melhoria da Segurança Pública |  |   |
|   | Justiça Social                                 | 11 Equidade e Acessibilidade Universal  |
| Ambiental   | Poluição                                       | 12 Emissões no transporte   |
|   |  | 13 Produção de ruído no transporte  |
|   | Eficiência Energética                          | 14 Nas viagens institucionais   |
|   |  | 15 Na distribuição logística  |
|   |  | 16 Na cadeia de valor   |

**Dimensão Visão e Estratégia****Tema: Visão e Valores****1 – Posicionamento da empresa quanto à mobilidade urbana sustentável**

As empresas necessitam e são dependentes da qualidade e disponibilidade do transporte. Seus funcionários precisam deslocar-se diariamente de casa para o trabalho, seus produtos precisam chegar aos consumidores, seus fornecedores precisam entregar matérias-primas na organização. Nessa perspectiva, as empresas são agentes atuantes na condição de mobilidade do seu local de inserção. Esse indicador busca avaliar como a empresa se posiciona frente à temática de mobilidade urbana, verificando a internalização do tema em suas visões e valores, em como ele está inserindo em sua estratégia empresarial e no seu modelo de negócio.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 1.1.1 A empresa, especialmente sua alta liderança, compreende que suas ações podem causar impacto na mobilidade urbana da sua região.  |            |            |
|                  | 1.1.2 A empresa reconhece a importância do compromisso com a promoção da mobilidade de seus funcionários.  |            |            |
|                  | 1.1.3 A empresa identifica oportunidades para implantação de práticas de mobilidade corporativa em seu modelo de negócio.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 1.2.1 A empresa realiza pesquisas internas para avaliar a percepção de seus empregados (as) com relação às oportunidades de ação para melhoria da mobilidade corporativa.  |            |            |
|                  | 1.2.2 A empresa identifica possíveis barreiras à promoção da melhoria na mobilidade corporativa.   |            |            |
|                  | 1.2.3 A empresa insere alternativas diferenciadas de organização do trabalho que impactem positivamente na mobilidade urbana em sua gestão (p. e alteração de jornada de trabalho, redução de deslocamentos profissionais e logísticos, entre outros). |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 1.3.1. A empresa realiza gestão de riscos estratégicos, operacionais, financeiros ou regulatórios relacionados a seus impactos de curto e médio prazo, decorrentes das ações de mobilidade corporativa.  |            |            |
|                  | 1.3.2 A empresa insere em sua gestão o mapeamento de oportunidades relacionadas aos impactos de curto, médio e longo prazo envolvendo ações de mobilidade corporativa.   |            |            |
|                  | 1.3.3. A empresa considera a mobilidade corporativa como fator estratégico na escolha do local e layout da instalação da sede e demais espaços de trabalhos bem  |            |            |

|                  |   |            |            |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | como na alocação dos funcionários.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 1.4.1. A empresa inclui a promoção da mobilidade corporativa como fator nas decisões de compra, investimento e financiamento.         |            |            |
|                  | 1.4.2 A empresa tem um plano de ação com foco na promoção e otimização da mobilidade corporativa.                                     |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 1.5.1 A empresa considera cenários de longo prazo relacionados às questões de mobilidade corporativa em seu planejamento estratégico. |            |            |
|                  | 1.5.2 A empresa vincula sua imagem às práticas de mobilidade urbana sustentável.  |            |            |
|                  | 1.5.3. A empresa reformulou seu modelo de negócio buscando inserir preceitos da promoção da mobilidade urbana sustentável.            |            |            |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Governança e Gestão****Tema: Políticas e práticas****2 – Resultados Econômicos**

O desempenho operacional da organização está relacionado com suas despesas e receita. Ações de mobilidade corporativa podem atuar nas duas esferas, minimizando custos e proporcionando ganho de capital. Este indicador busca identificar o entendimento da empresa quanto às oportunidades financeiras da mobilidade corporativa.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 2.1.1 A empresa identifica o potencial de redução de seus custos e despesas operacionais aplicando práticas de mobilidade corporativa.                        |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 2.2.1 A empresa avalia o potencial de reversão de investimentos financeiros na mobilidade corporativa na melhoria do resultado empresarial.                   |            |            |
|                  | 2.2.2 A empresa obteve redução de gastos com a implantação de prática de mobilidade corporativa.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 2.3.1 A empresa estrutura seus procedimentos e sistema de gestão baseado na oportunidade de redução de gastos com a promoção da mobilidade corporativa.       |            |            |
|                  | 2.3.2 A empresa está estruturada para oportunizar ganho de receita na atuação da promoção da mobilidade corporativa.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 2.4.1 A empresa insere controle em sua gestão para acompanhamento dos gastos de atividades em processos influenciados por práticas de mobilidade corporativa. |            |            |
|                  | 2.4.2 A empresa identifica o diferencial de ganho de receita associado às práticas de mobilidade corporativas realizadas através de controles internos.       |            |            |
|                  | 2.4.3 A empresa busca por incentivos fiscais como forma de compensação pelos gastos atrelados aos incentivos à mobilidade.                                    |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 2.5.1 empresa implanta metas de redução de gastos com base às práticas internas de mobilidade corporativa.  |            |            |
|                  | 2.5.2 A empresa define metas para conquista de receita a serem alcançadas com as práticas de mobilidade corporativa   |            |            |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | 2.5.3 A empresa atua para a conquista de redução de incentivos fiscais vinculados às suas práticas para promoção de mobilidade urbana sustentável   |  |  |
|  | 2.5.4 A empresa identifica o potencial de reversão de investimentos financeiros na mobilidade sustentável na melhoria do resultado empresarial.     |  |  |
|  | 2.5.5 A empresa reaplica ganhos relacionados à mobilidade corporativa na promoção de novas práticas para melhoria da mobilidade urbana sustentável. |  |  |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Governança e Gestão****Tema: Políticas e práticas****3 – Gestão de Mobilidade Corporativa**

A gestão da Mobilidade corporativa passa pela criação de um comitê gestor que implemente, monitore e avalie medidas presentes no Plano de Mobilidade Corporativa da Empresa. Este indicador busca avaliar a evolução da empresa na gestão da mobilidade corporativa além de identificar formas de gerenciamento e administração das ações de forma sistematizada todos os processos internos, fixando metas e controles que leve a pratica o planejado para promoção da mobilidade urbana sustentável.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 3.1.1 O RH da empresa possui informações sobre local de residência e forma de deslocamento dos funcionários da empresa.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 3.2.1 A empresa orienta os novos funcionários sobre suas políticas de mobilidade corporativa.  |            |            |
|                  | 3.2.2. A empresa realiza campanhas internas pontuais que busquem informar seus funcionários sobre formas sustentáveis de deslocamento.   |            |            |
|                  | 3.2.3 A empresa realiza pesquisas periódicas sobre a forma de deslocamento dos seus funcionários.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 3.3.1 A empresa desenvolve periodicamente campanhas internas para a promoção da mobilidade urbana sustentável.   |            |            |
|                  | 3.3.2 A empresa dispõe de cargo ou setor específico para coordenar o incentivo à mobilidade corporativa da empresa (ex. Gestor /Gestora de mobilidade).  |            |            |
|                  | 3.3.3 A empresa orienta periodicamente e de forma individualizada seus fornecedores a adoção de práticas que promovam a mobilidade urbana sustentável.   |            |            |
|                  | 3.3.4 A empresa utiliza os dados coletados na pesquisa para gerar informações, mapas e indicadores sobre a mobilidade de seus funcionários.  |            |            |
|                  | 3.3.5 A empresa possui um responsável pelo envolvimento com o poder público e mantém controle (registros) de suas participações no desenvolvimento de políticas públicas vinculadas a mobilidade urbana sustentável. |            |            |
|                  | 3.3.6 A empresa tem um Plano de Mobilidade Corporativa   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 3.4.1 A empresa mede a eficiência dos procedimentos adotados e implementa medidas de ISO 9000-9004 <sup>3</sup> .  |            |            |

<sup>3</sup> Grupo de normas teóricas que estabelecem modelos de gestão focados na qualidade para organizações.



|                  |   |            |            |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 3.4.2 A empresa consegue sistematizar e medir processos para a elaboração de diretrizes e políticas e seus impactos sobre a Mobilidade Sustentável. |            |            |
|                  | 3.4.3 O plano de Mobilidade Corporativa da empresa tem metas e estratégias de longo prazo.  |            |            |
|                  | 3.4.4 A empresa insere controle em sua gestão para acompanhamento de indicadores em processos influenciados por práticas de mobilidade corporativa. |            |            |
|                  | 3.4.5 A empresa conta com um comitê gestor para avaliação das ações implantadas e proposição de novas ações de mobilidade corporativa.              |            |            |
|                  | 3.4.6 A empresa utiliza a otimização de seus processos em prol da mobilidade urbana sustentável.  |            |            |
|                  | 3.4.7 A empresa prioriza investimentos em espaços publicitário vinculados ao transporte público e modos não motorizados de transporte.              |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 3.5.1 A mobilidade urbana sustentável é um dos fatores externos considerados na gestão da empresa e o implementa de forma sistemática e continuada. |            |            |
|                  | 3.5.2 A empresa induz sua cadeia de valor à adoção de práticas que promovam a mobilidade urbana sustentável.  |            |            |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Governança e Gestão****Tema: Políticas e práticas****4 – Liderança política e desenvolvimento de capacidades**

Para que as políticas de mobilidade corporativa da empresa tenham aplicabilidade e funcionalidade, devem ser considerados os fatores externos que possuem ação direta na forma e possibilidade de atuação da gestão de mobilidade da organização. Um fator externo importante são as obrigações legais previstas na legislação, regulação e regulamentação nacional, estadual e municipal sobre o tema da mobilidade urbana. Ainda, a disseminação das políticas de mobilidade corporativa que promovam a mobilidade urbana sustentável só será realizada com a divulgação contínua e crescente dos conceitos e das boas práticas empresariais voltadas a esse fim. Esse indicador busca identificar a atuação da empresa na disseminação interna e externa de boas práticas, na internalização das normativas vigentes e como influenciadoras de novas formas e mecanismos de regulação ou regulamentação da mobilidade urbana sustentável.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 4.1.1 A empresa conhece a legislação e entende os impactos (positivo-negativos) que tem a mobilidade urbana sobre o funcionamento da empresa.  |            |            |
|                  | 4.1.2 A empresa participa de grupos de debates que tratam de temas relacionados à mobilidade urbana sustentável.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 4.2.1 A empresa participa e colaboram com organismos públicos/ privados para construir diretrizes/ políticas para a melhoria da mobilidade urbana.   |            |            |
|                  | 4.2.2 A empresa apresenta a seus funcionários e para a sua cadeia de valor os benefícios da implantação dos projetos de Mobilidade corporativa.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 4.3.1. A promoção da mobilidade está integrada nos programas de capacitação da empresa.  |            |            |
|                  | 4.3.2 A empresa apoia o terceiro setor em atividade que promovam a disseminação de práticas de mobilidade urbana sustentável.  |            |            |
|                  | 4.3.3. A empresa realiza periodicamente encontros com colaboradores visando debater temas envolvendo a mobilidade urbana sustentável.  |            |            |
|                  | 4.3.4 A empresa mede os impactos positivo-negativos da implantação da legislação de mobilidade no âmbito federal, estadual e municipal e estabelece uma relação para envio de feedbacks com as unidades público-administrativas (ex. secretaria de trânsito e transporte). |            |            |

| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 4.4.1 A empresa mede os impactos positivo-negativos da implantação da legislação de mobilidade no âmbito federal, estadual e municipal e estabelece uma relação para envio de feedbacks com as unidades público-administrativas.  |            |            |
|                  | 4.4.2 A empresa participa ativamente de fóruns multi-stakeholders para exercer influência em políticas públicas que beneficiem a mobilidade urbana sustentável.   |            |            |
|                  | 4.4.3 A empresa capacita seus empregados e representantes para atuar de forma responsável no envolvimento e desenvolvimento de políticas públicas e sobre como lidar com conflitos de interesse na relação com agentes públicos na área da mobilidade urbana sustentável. |            |            |
|                  | 4.4.4 A empresa desenvolve campanhas sociais para o público externo e interno para desenvolvimento de capacidades visando tornar sustentáveis os deslocamentos urbanos.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 4.5.1 A empresa dissemina na cadeia de valor os impactos positivos e os ganhos das suas ações de mobilidade corporativa buscando minimizar os negativos em sua organização e nas organizações parceiras.  |            |            |
|                  | 4.5.2 A empresa influencia o mercado transmitindo suas experiências com práticas de mobilidade urbana sustentável.  |            |            |
|                  | 4.5.3 A empresa é vista como uma liderança por aportar experiências para a melhoria/aprimoramento da legislação atual da mobilidade urbana sustentável.   |            |            |
|                  | 4.5.4 A empresa advoga por políticas públicas e procedimentos que possam potencializar ações em prol da mobilidade urbana sustentável.  |            |            |

Se você pontuou no estágio 5, por favor, compartilhar suas práticas.

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Governança e Gestão****Tema: Políticas e práticas****5 – Racionalização do uso do automóvel**

As ações de mobilidade corporativa podem atuar em diversas frentes. Uma delas trata de implantar medidas que promovam o uso mais racional do automóvel. Essas soluções buscam desestimular o uso do transporte individual privado além de propor alternativas mais sustentáveis para os deslocamentos dos colaboradores. Esse indicador verifica o nível de engajamento para implantação de políticas relacionadas à racionalização do uso do automóvel e a implantação de programas que ponham em prática essas políticas. Esse indicador deve ser utilizado com parcimônia no caso de pessoas com necessidades especiais.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 5.1.1 A empresa não oferece vagas de estacionamento para todos os funcionários interessados em se deslocar ao trabalho com seu automóvel particular.                    |            |            |
|                  | 5.1.2. A empresa oferece ônibus fretado para os funcionários.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 5.2.1 A empresa incentiva carona corporativa.   |            |            |
|                  | 5.2.2 A empresa utiliza vagas previamente estabelecidas para estacionamento veicular para criar vagas de estacionamento para bicicletas.                                |            |            |
|                  | 5.2.3 A empresa estimula que seus visitantes não utilizem veículos motorizados particulares (ex. não dispõe de vagas de estacionamento para visitantes).                |            |            |
|                  | 5.2.4. A empresa oferece ônibus fretado para os funcionários.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 5.3.1 A empresa tem seu próprio sistema de carona corporativa.  |            |            |
|                  | 5.3.2 A empresa não possui vagas de estacionamento veicular reservadas para seu corpo diretivo.   |            |            |
|                  | 5.3.3 A empresa reserva vagas de estacionamento para veículos que transportam duas ou mais pessoas.   |            |            |
|                  | 5.3.4. A empresa monitora a taxa de ocupação dos ônibus fretados que ela oferece aos seus funcionários.   |            |            |
|                  | 5.3.5 A empresa possui conta corporativa em aplicativos de solicitação de viagens ou desconto para os funcionários que utilizam o serviço.                              |            |            |
|                  | 5.3.6 A empresa eliminou o uso de carros corporativos (com uso não operacional) para uso de seus funcionários (p. e no uso para reuniões, traslado de aeroporto, etc.). |            |            |

| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 5.4.1 A política de preço do uso das vagas desestimula o do automóvel (ex. não há desconto para funcionário em estacionamentos abertos ao público geral ou cobrança em estacionamentos exclusivos da empresa).  |            |            |
|                  | 5.4.2 As linhas de ônibus fretado são frequentemente replanejadas tendo em vista sua taxa de ocupação.  |            |            |
|                  | 5.4.3 A empresa acompanha e avalia o uso das caronas corporativas, com vistas a ampliar a adesão ao programa.   |            |            |
|                  | 5.4.4 Para os empregados que optam pela carona corporativa ou pelo ônibus fretado a empresa garante a volta pra casa em caso de impossibilidade de uso dos sistemas. (p. e com vale táxi, com transporte por van, identificando outros funcionários para dar a carona). |            |            |
|                  | 5.4.5 A empresa propõe alternativas para a redução das vagas de estacionamento.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 5.5.1 A empresa possui algum tipo de incentivo aos funcionários que participam do grupo de carona corporativa (ex. folgas, acesso a produtos da empresa, premiações).   |            |            |
|                  | 5.5.2 A empresa possui algum tipo de incentivo aos funcionários que não se deslocam com automóveis particulares (ex. folgas, acesso a produtos da empresa, premiações).   |            |            |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Governança e Gestão****Tema: Políticas e práticas****6 – Incentivo ao transporte não motorizado**

Outra frente de ação das corporações para contribuição dos seus colaboradores na mobilidade urbana sustentável é no incentivo a modos não motorizados de transporte. Esses incentivos podem estar relacionados à criação de infraestrutura adequada na área interna e arredores da empresa, até a criação de premiações aos funcionários que aderirem a esses modos de deslocamento. O indicador, portanto, verifica o nível de engajamento para implantação de políticas e práticas relacionadas ao incentivo de modos não motorizados de transporte.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 6.1.1 A empresa entende a importância de disponibilizar infraestrutura adequada para uso de transporte não motorizados.   |            |            |
|                  | 6.1.2 A empresa preocupa-se com a condição dos pavimentos das calçadas no terreno que é de sua jurisdição.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 6.2.1 A empresa já tomou iniciativas para construção e manutenção de travessias para acesso a empresa, adequadas à movimentação de pedestres (p. e com faixas de travessia de pedestres, semáforo para pedestres, rebai-xos de calçada, sinalização vertical entre outros). |            |            |
|                  | 6.2.2 O acesso e a circulação para pedestres na área interna da empresa são segregados dos acessos para veículos.   |            |            |
|                  | 6.2.3 A empresa fornece informações de rotas ideais e mapas para os deslocamentos a pé ou por bicicleta.  |            |            |
|                  | 6.2.4 A circulação interna da empresa privilegia a movimentação de modos não motorizados e não incentiva modos não motorizados.   |            |            |
|                  | 6.2.5 A empresa conta com vestiários disponíveis para os funcionários que vão ao trabalho a pé ou por bicicleta   |            |            |
|                  | 6.2.6 A empresa disponibiliza um paraciclo aos funcionários que desejam ir ao trabalho de bicicleta   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 6.3.1 A empresa possui parcerias com serviços próximos que estejam a distâncias caminháveis ou cicláveis da organização, facilitando o acesso dos colaboradores a esses serviços por modos não motorizados de transportes.  |            |            |
|                  | 6.3.2 A empresa realiza programas de caminhada e passeios ciclísticos para estimular o uso dos modais a pé e bicicleta.   |            |            |
|                  | 6.3.3 A empresa disponibiliza bicicletas para deslocamentos dos seus servidores.  |            |            |

|                  |   |            |            |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 6.3.4 Dentro da empresa, existe um bicicletário para estacionamento dos funcionários que desejam ir ao trabalho de bicicleta.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 6.4.1 A empresa atua melhorando o seu entorno com a criação de espaços de permanência e circulação qualificados (p. e melhorias na arborização e mobiliário urbano).  |            |            |
|                  | 6.4.2 A empresa planeja da sua localização e de suas sedes sob a ótica da mobilidade ativa (p. e estar próxima a comércio e serviços).  |            |            |
|                  | 6.4.3 As vagas para estacionamento de bicicleta dentro da empresa estão de acordo com a demanda de usuários e em locais de fácil acesso.  |            |            |
|                  | 6.4.4 A empresa promove financiamento via folha de pagamento para aquisição de bicicleta e equipamentos   |            |            |
|                  | 6.4.5 A empresa realiza treinamentos com seus motoristas sobre respeito ao pedestre e ao ciclista.  |            |            |
|                  | 6.4.6. No caso de inviabilidade de caminhar ou andar de bicicleta, a empresa garante transporte de volta pra casa alternativo e seguro.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 6.5.1 Em caso de fornecer o sistema de ônibus fretado, ele possui hack para carregar bicicletas. (existe a opção não se aplica)   |            |            |
|                  | 6.5.2 A empresa possui prêmios aos funcionários que caminham ou usam a bicicleta todos os dias para ir ao trabalho (ex. folgas, acesso a produtos da empresa, premiações).  |            |            |
|                  | 6.5.3 A empresa agiu com o poder público em favor da implantação de um paraciclo nas imediações da empresa para os funcionários e para a comunidade do entorno que desejam um local de parada para sua bicicleta. |            |            |
|                  | 6.5.4 A empresa foi premiada como um reconhecimento pelo seu incentivo ao transporte não motorizado (ex. empresa amiga da bicicleta).   |            |            |



A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Governança e Gestão****Tema: Políticas e práticas****7 – Promoção ao transporte coletivo público**

Além da racionalização do uso do automóvel e o do incentivo ao transporte não motorizado, a empresa pode atuar na promoção do uso do transporte coletivo público. Esse indicador avalia a posição da empresa quanto às ações relativas à promoção do transporte coletivo.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 7.1.1 A empresa oferece vale transporte ou fretamento para seus funcionários.   |            |            |
|                  | 7.1.2 Existe um ponto de embarque e desembarque de transporte coletivo em até 500m da sede da empresa.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 7.2.1 A empresa promove campanhas para promoção do uso de transporte coletivo.  |            |            |
|                  | 7.2.2 A empresa apresenta aos funcionários, de forma personalizada, as rotas disponíveis para chegar ao trabalho via transporte coletivo.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 7.3.1 A empresa não exige participação do funcionário, conforme previsto em lei, para cobrir os custos com vale transporte de seus funcionários.  |            |            |
|                  | 7.3.2 A empresa monitora os tempos de deslocamento por transporte coletivo para acesso a empresa.   |            |            |
|                  | 7.3.3 A empresa monitora o número de funcionários que utilizam transporte coletivo.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 7.4.1 A empresa articulou com o poder público para instalar um ponto de embarque e desembarque próximo a sua sede.  |            |            |
|                  | 7.4.2 A empresa atua junto aos órgãos competentes para suprir as demandas de transporte coletivo de seus funcionários.  |            |            |
|                  | 7.4.3 A empresa oferece horário alternativo de entrada ou saída para os funcionários que utilizam transporte coletivo.  |            |            |
|                  | 7.4.4 A empresa não exige participação do funcionário, conforme previsto em lei, para cobrir os custos com vale transporte de seus funcionários como forma de incentivo ao uso de transporte público. |            |            |

| ESTÁGIO 5 | PROTAGONISMO  | SIM | NÃO |
|-----------|---|-----|-----|
|           | 7.5.1 A empresa disponibiliza transporte para seus funcionários até os terminais de transporte coletivo no caso de a sede ser distante dos centros urbanos ou não existe linha de transporte que atenda a demanda dos funcionários. [não se aplica] |     |     |
|           | 7.5.2 A empresa atua junto aos órgãos competentes para auxiliar na melhoria da disponibilidade e qualificação do acesso ao transporte coletivo.   |     |     |
|           | 7.5.3 A empresa atua junto aos órgãos competentes para auxiliar na atração da comunidade ao transporte público.   |     |     |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Social****Tema: Práticas de Trabalho****8 – Flexibilizações da jornada de trabalho e preocupação com a qualidade da vida**

As políticas de recursos humanos da empresa afetam a forma como os seus funcionários se deslocam para o trabalho e sua qualidade de vida. A flexibilização da jornada de trabalho pode reduzir o número de viagens ou diluir essas viagens ao longo do dia, retirando veículos das horas de maior movimentação nas vias urbanas. Esse indicador verifica o nível de engajamento para implantação de políticas relacionadas à flexibilização da jornada de trabalho e a implementação de programas que melhorem a qualidade de vida dos colaboradores.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 8.1.1 A empresa permite compensar os atrasos decorrentes de externalidades de transporte.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 8.2.1 A empresa possui jornada de trabalho flexível.   |            |            |
|                  | 8.2.2 Avalia/conhece as atividades da empresa para identificar os setores/áreas que permitem a flexibilidade de início e fim de jornada.   |            |            |
|                  | 8.2.3 Avalia/conhece as atividades da empresa para identificar os setores/áreas que permitem o trabalho a distância.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 8.3.1 A empresa possui programas de tele trabalho (home office), permitindo o funcionário a trabalhar de casa alguns dias da semana ou do mês para os setores que a atividade permite o trabalho a distância.        |            |            |
|                  | 8.3.2 A empresa possibilita a ampliação da jornada de trabalho diária para gerar posteriores folgas durante a semana, respeitando o limite máximo da jornada diária, de acordo com a legislação trabalhista vigente. |            |            |
|                  | 8.3.3 A empresa possui horários de início e fim de jornada diferenciada para cada setor nas áreas em que se identificou essa possibilidade.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 8.4.1 Os funcionários possuem liberdade para escolher os horários de início e fim da sua jornada de trabalho.  |            |            |
|                  | 8.4.2 A empresa alia suas políticas de flexibilização da jornada de trabalho com outras ações para promoção da mobilidade urbana sustentável.  |            |            |
|                  | 8.4.3 A empresa conhece os empregados que tem responsabilidade de cuidado na família, e incentiva a adotarem horários flexíveis.   |            |            |

| ESTÁGIO 5 | PROTAGONISMO  | SIM | NÃO |
|-----------|---|-----|-----|
|           | 8.5.1 A empresa possui funcionários com jornada totalmente em por tele trabalho.                                      |     |     |
|           | 8.5.2 A empresa influencia sua cadeia de valor a adotar práticas de flexibilização de jornada.                        |     |     |
|           | 8.5.3 A empresa é reconhecida como um bom lugar para se trabalhar tendo em vista as práticas de mobilidade (ex.GPTW). |     |     |
|           | 8.5.4 A empresa reduziu a carga horaria semanal de trabalho, sem redução de salários.                                 |     |     |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Social****Tema: Saúde****9 – Promoção da Saúde Individual**

A relação da forma de deslocamento diário com a saúde do indivíduo é direta. Índices de obesidade estão relacionados à altas taxas de motorização, assim como fadiga e estresse à elevados índices de congestionamento. Também é direta a relação desses impactos com o dia-a-dia da organização, afetando a capacidade produtiva dos colaboradores. Este indicador busca identificar se a empresa promove e acompanha de forma permanente a qualidade de vida dos funcionários avaliando níveis de estresse, fadiga e obesidade.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 9.1.1 A empresa realiza avaliações periódicas da saúde de seus funcionários.  |            |            |
|                  | 9.1.2 A empresa estimula os deslocamentos a pé ou por bicicleta como uma forma de aumentar o nível de atividade física e assim promover a saúde de seus funcionários.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 9.2.1 A empresa realiza pesquisas para verificação do nível de atividade física praticada pelos seus funcionários.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 9.3.1 A empresa disponibiliza seu espaço para os funcionários realizarem atividades físicas (ciclofaixas de lazer, pista de caminhada) fora do horário de expediente.   |            |            |
|                  | 9.3.2 A empresa possui parceria com espaços voltados a prática de atividades físicas (ex. academias, pistas de corridas, quadras de esporte) para incentivar seus funcionários a prática de atividades que sejam benéficas à saúde individual e incentivem os deslocamentos ativos. |            |            |
|                  | 9.3.3 A empresa patrocina a revitalização de praças e parques próximos aos caminhos rotineiros de seus funcionários.  |            |            |
|                  | 9.3.4 A empresa aborda em seus exames periódicos de avaliação da saúde dos colaboradores, ações de mobilidade corporativa como apoio a solução de problema de saúde.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 9.4.1 A empresa mede os ganhos produzidos pela implantação do aumento da atividade física de seus colaboradores (assiduidade; licenças médicas; horas-mês reais trabalhadas).   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 9.5.1 A empresa promove e implementa ações em seu entorno que estimulem a caminhabilidade e ciclismo urbano buscando incidências positivas na saúde de seus funcionários.   |            |            |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | 9.5.2 A empresa organiza ações, eventos, encontros para estimular caminhada, corrida, e/ou atividades afins, estimulando também o espírito de equipe entre funcionários. |  |  |
|--|--|--|--|

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Social****Tema: Saúde****10 – Articulações para Prevenção de Acidentes de Trânsito e Melhoria da Segurança Pública**

Os acidentes de trânsito estão entre as dez causas de morte o mundo, tonando-se uma questão de saúde pública. Os mortos e feridos graves no trânsito são, em sua maioria, jovens e adultos, trabalhadores de alguma organização. Além dos custos para a sociedade, os acidentes de trânsito geram perdas importantes de conhecimento técnico e mão-de-obra para as organizações. Esse indicador, via avaliar se a empresa coleta, analisa e mitiga os acidentes de trânsitos aos quais os seus colaboradores estejam envolvidos nos deslocamentos para o trabalho.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 10.1.1 A empresa entende que é de sua responsabilidade os acidentes de trânsito que seus funcionários se envolvem ao ir e voltar do trabalho e monitora os acidentes de trânsito.  |            |            |
|                  | 10.1.2. A empresa avalia as medidas que pode executar para mitigar os riscos da segurança pública no deslocamento de seus funcionários.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 10.2.1 A empresa realiza campanhas e palestras voltadas ao tema de segurança viária para seus funcionários, p. e uso de capacete, cinto de segurança e uso indevido do celular.  |            |            |
|                  | 10.2.2. A empresa implementa projetos internos a empresa a fim de melhorar a segurança para os deslocamentos de seus funcionários/ fornecedores (ex. monitoramento por vídeo, contratação de segurança privada, alarme, etc.). |            |            |
|                  | 10.2.3 A empresa realiza campanhas para o público interno com foco em segurança pública para as questões de gênero.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 10.3.1 Com base nas estatísticas de acidentes de trânsito envolvendo seus colaboradores a empresa implementa procedimentos para tornar os deslocamentos dos seus funcionários mais seguros.                                    |            |            |
|                  | 10.3.2 A empresa possui sistemas de monitoramento dos seus condutores buscando a prevenção de acidentes.   |            |            |
|                  | 10.3.3 A empresa possui programas de reciclagem para funcionários que recebe infrações de trânsito com veículos corporativos   |            |            |
|                  | 10.3.4 A empresa controla a velocidade dos veículos da sua frota.  |            |            |



|                  |  |            |            |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 10.3.5 A empresa realiza periodicamente bafômetros com funcionários responsáveis pela condução de veículos.  |            |            |
|                  | 10.3.6 A empresa estabelece procedimentos internos que visem deslocamentos mais seguros de seus funcionários/fornecedores.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 10.4.1 A empresa avalia suas instalações identificando locais que possam favorecer o aparecimento de criminalidade nas proximidades, oferecendo risco a segurança de seus empregados.  |            |            |
|                  | 10.4.2 A infraestrutura da empresa é planejada e implantada a garantia da segurança pública (ex. iluminação, qualidade das calçadas, ajardinamento, entre outros).   |            |            |
|                  | 10.4.3 A empresa participa de conselhos de polícia comunitária.  |            |            |
|                  | 10.4.4 A empresa monitora a segurança das suas calçadas e entornos garantindo a segurança dos seus funcionários e da comunidade local. (ex. ter vigias, vídeo monitoramento, rondas)   |            |            |
|                  | 10.4.5 A empresa avalia a condição de segurança dos veículos de sua frota (presença de freio ABS, airbag, resistência da estrutura, entre outros).   |            |            |
|                  | 10.4.6 A empresa possui metas de zero acidentes com veículos de sua frota.   |            |            |
|                  | 10.4.7 A empresa possui programas de reinserção para funcionários acidentados.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 10.5.1 A empresa possui metas de zero acidentes de trânsito envolvendo seus funcionários indo ao trabalho.   |            |            |
|                  | 10.5.2 A empresa articula com órgãos de segurança pública, órgão gestor de transporte e empresas vizinhas ações que promovam uma maior segurança pública em sua vizinhança.  |            |            |
|                  | 10.5.3 A empresa organiza, mantém e aprimora a sua fachada e demais instalações buscando influencia as edificações do entorno a manter o ambiente urbano limpo, agradável e aprazível.   |            |            |
|                  | 10.5.4 A empresa avalia e minimiza seu impacto urbanístico e como sua forma física afeta segurança pública (ex. reentrâncias na fachada que possam ser locais de esconderijo, muros altos que limitam visibilidade e troca entre o lado interno e externo da empresa). |            |            |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | 10.5.5 A empresa estimula seus funcionários e a comunidade do entorno com atividades que busquem o cuidado com os espaços público e estimulem o contato e o convívio entre o cidadão e sua cidade (ex. plantio de árvores, revitalização de praças, entre outros). |  |  |
|--|--|--|--|

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Social****Tema: Justiça Social****11 – Equidade e Acessibilidade Universal**

A acessibilidade e as opções de transporte disponíveis são indicativos da qualidade de vida urbana. Aquelas populações que não tem acesso à infraestrutura adequada ou a meios de transporte mais eficientes são penalizados com custos diretos e indiretos que tornam os indivíduos menos competitivos em todas as instâncias. Este indicador tem o objetivo de medir o engajamento e as ações as empresas em promover a equidade e a acessibilidade universal no transporte.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 11.1.1 A empresa entende que tem responsabilidade social de minimizar a exclusão social (raça, gênero, condição econômica) de seus funcionários com respeito ao acesso ao transporte coletivo e meios não motorizados. |            |            |
|                  | 11.1.2 A empresa entende que deve adequar suas instalações físicas para propiciar melhoras na microacessibilidade de seus funcionários e fornecedores.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 11.2.1 A empresa implanta projetos a fim de minimizar as desigualdades de mobilidade de seus funcionários.   |            |            |
|                  | 11.2.2 A empresa adequa sua estrutura física para facilitar o deslocamentos de funcionários com mobilidade reduzida. [n/a]   |            |            |
|                  | 11.2.3 A empresa possui sinalização auditiva, visual e tátil na área interna da organização e acessos.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 11.3.1 A empresa cumpre a normativas NBR 9050 de acessibilidade, e elabora normativas e procedimentos internos que propicia aumento da acessibilidade universal.   |            |            |
|                  | 11.3.2 A empresa possui creche e salas para amamentação interna a empresa, visando à proximidade de mães/pais e filhos e a consequente redução dos seus deslocamentos.   |            |            |
|                  | 11.3.3 A empresa possui políticas de transporte que busquem a priorização de acesso à organização com equidade (ex. vagas reservadas para grávidas e deficientes).   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 11.4.1 A empresa mede a eficiência das medidas de mobilidade corporativa implantadas que visem à redução das desigualdades resultantes da má qualidade do deslocamento.  |            |            |
|                  | 11.4.2 A empresa faz pesquisa e mede a efetividade das medidas implantadas, assim como seus processos internos.  |            |            |

|                  |   |            |            |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 11.4.3 A empresa atua no melhoramento da sinalização auditiva, visual e tátil nas rotas de deslocamento dos seus colaboradores e arredores da organização.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 11.5.1 A empresa é reconhecida como referência por implantar ações e projetos de forma contínua que minimizem as desigualdades (raça, gênero, condição social) nos deslocamentos (ex. apoio adicional a funcionários que residem longe da empresa, entre outros). |            |            |
|                  | 11.5.2 A empresa além de cumprir com legislações federais, estaduais e municipais sobre acessibilidade (microacessibilidade), propõe e coordena com o gestor de transporte municipal a fim de melhorar a macro acessibilidade de seus funcionários.               |            |            |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Ambiental****Tema: Poluição****12 – Emissões no transporte**

O setor de transporte é responsável por quase um quarto das emissões diretas de GEE e nas últimas décadas as emissões de GHG relacionadas aos transportes tem aumentado a uma taxa mais rápida do que todos os outros setores relacionados à energia<sup>4</sup>. No ambiente urbano o percentual de poluição atribuído ao uso de modos ineficientes para deslocamento é ainda maior. Esse indicador busca identificar se a produção de emissões é considerada na escolha da frota de veículos, monitorada no seu uso e integra as políticas de promoção da mobilidade urbana sustentável da empresa.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 12.1.1 A empresa monitora o consumo/rendimento de combustível dos seus veículos buscando redução de emissões.  |            |            |
|                  | 12.1.2 A empresa cumpre com os programas de manutenção periódica dos veículos da sua frota determinado pelo fabricante buscando a redução de emissões.   |            |            |
|                  | 12.1.3 A empresa acompanha o desenvolvimento de tecnologias que possam reduzir a emissão de poluentes dos veículos da sua frota.                         |            |            |
|                  | 12.1.4 A empresa preocupa-se com suas emissões e seus impactos no ambiente.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 12.2.1 A empresa controla a idade dos veículos da sua frota, entendendo que a idade contribui para o aumento das emissões.                               |            |            |
|                  | 12.2.2 A empresa implanta tecnologias disponíveis no mercado que reduzam emissão de poluentes em veículos da sua frota (ex. filtros no escapamento).     |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 12.3.1 A empresa tem programas de inspeção veicular tendo em vista a redução de emissões.  |            |            |
|                  | 12.3.2 É uma política da empresa primar pela aquisição de veículos econômicos e menos poluentes na sua renovação de frota.                               |            |            |
|                  | 12.3.3 A empresa monitora a emissão de material particulado dos veículos da sua frota.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 12.4.1 A empresa possui programas de renovação de frota buscando a redução de emissões.  |            |            |
|                  | 12.4.2 A empresa estabelece metas de redução de emissões (ex. programas de substituição de combustível mais limpos, busca por eficiência no transporte). |            |            |

<sup>4</sup> Transport. In: Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change

|                  |  |            |            |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 12.4.3 A empresa prima pelo uso de veículos de emissão zero.   |            |            |
|                  | 12.4.4 A empresa monitora a emissão de material particulado em toda a sua cadeia produtiva.  |            |            |
|                  | 12.4.5 A empresa possui alguma certificação relacionada minimização do impacto ambiental causado por emissões de seus veículos (ex. ISO 14.064).             |            |            |
|                  | 12.4.6 A empresa possui programas de mitigação de impacto ambiental (p. e tratamento de resíduos de óleo dos veículos).                                      |            |            |
|                  | 12.4.7 A empresa prima pela substituição do diesel por uso de combustíveis menos poluentes (p. e combustíveis com baixa emissão de carbono).                 |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 12.5.1 A empresa prevê estações de carregamento para veículos elétricos de transporte coletivo (ex. vans, ônibus fretados e caminhões)                       |            |            |
|                  | 12.5.2 A empresa é reconhecida pela excelência em minimização de emissões, sendo chamada para ações de benchmark.  |            |            |
|                  | 12.5.3 A empresa não utiliza veículos comerciais a diesel em sua frota. [não se aplica]  |            |            |
|                  | 12.5.4 A empresa possui programas de compensação pelo impacto ambiental gerado (p. e áreas de reflorestamento apoio a tratamento de resíduos, entre outros). |            |            |

A empresa tem algum exemplo de prática inovadora, não mencionada nos itens anteriores, que não está contemplada nestas questões binárias e gostaria de compartilhar? Em caso positivo, descrever:

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Ambiental****Tema: Poluição****13 – Produção de Ruído no Transporte**

A poluição relativa aos transportes não trata somente da emissão de gases e materiais particulados, mas também da poluição sonora produzida pelos motores veiculares. Esse indicador busca identificar se a produção de ruído é considerada na escolha da frota de veículos, monitorada no seu uso e integra as políticas de promoção da mobilidade urbana sustentável da empresa.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 13.1.1 A empresa cumpre com os programas de manutenção periódica dos veículos da sua frota determinados pelo fabricante buscando a minimização do ruído. |            |            |
|                  | 13.1.2 A empresa acompanha o desenvolvimento de tecnologias que possam reduzir ruído dos veículos da sua frota.  |            |            |
|                  | 13.1.3 A empresa preocupa-se com o ruído que seus veículos produzem e seus impactos no entorno.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 13.2.1 A empresa controla a idade dos veículos da sua frota buscando a minimização do ruído produzido.   |            |            |
|                  | 13.2.2 A empresa implanta tecnologias disponíveis no mercado que reduzam ruído em veículos da sua frota.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 13.3.1 A empresa tem programas de inspeção veicular buscando a minimização do ruído produzido.   |            |            |
|                  | 13.3.2 A empresa busca realizar a manutenção dos seus veículos com peças de qualidade que minimizem a produção de ruído no longo prazo.                  |            |            |
|                  | 13.3.3 É uma política da empresa a aquisição de veículos econômicos e silenciosos.   |            |            |
|                  | 13.3.4 A empresa monitora a produção de ruído dos veículos da sua frota.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 13.4.1 A empresa possui programas de renovação de frota buscando a minimização de ruído.   |            |            |
|                  | 13.4.2 A empresa monitora a produção de ruído e toda a sua cadeia produtiva.   |            |            |
|                  | 13.4.3 A empresa possui alguma certificação relacionada minimização do impacto ambiental causado por ruído.  |            |            |
|                  | 13.4.4 A empresa possui programas de mitigação de impacto com abafadores de ruído, entre outros.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 13.5.1 A empresa estabelece metas de redução de ruído.   |            |            |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | 13.5.2 A empresa possui programas de compensação pelo impacto ambiental gerado pelo ruído produzido como incentivo a pesquisas tecnológicas para novos veículos, entre outros. |  |  |
|  | 13.5.3 A empresa é reconhecida pela excelência em minimização de ruídos produzidos no transporte, sendo chamada para ações de benchmark.                                       |  |  |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário



**Dimensão Ambiental****Tema: Eficiência energética****14 – Nas viagens institucionais**

Uma parte importante da mitigação dos efeitos ambientais ocasionados pelas operações empresariais que necessitam de deslocamento, seja de cargas ou pessoas, é a busca pela eficiência energética nesses deslocamentos. A procura por modos de transporte menos poluentes ou modos com melhor otimização produtiva são exemplos de soluções que aumentam a eficiência energética dos transportes da organização. Este indicador considera o gasto energético do deslocamento dos funcionários e das viagens corporativas, mas não consideram as viagens pendulares (casa-trabalho), somente as viagens que são necessárias para o funcionamento da empresa (ex. visita a clientes, ida a reuniões, encontros corporativos).

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 14.1.1 A empresa acompanha as viagens a trabalho de seus funcionários buscando a sua minimização.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 14.2.1 A empresa estimula seus funcionários a realizar reuniões por teleconferência.  |            |            |
|                  | 14.2.2 A empresa utiliza tecnologias, como internet banking, buscando a redução das viagens institucionais.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 14.3.1 A empresa possui infraestrutura para reuniões por teleconferência na empresa.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 14.4.1 A empresa possui metas de redução de viagens institucionais.   |            |            |
|                  | 14.4.2 Os funcionários da empresa evitam deslocamentos na hora pico nas suas viagens a trabalho.  |            |            |
|                  | 14.4.3 A empresa acompanha as viagens dos seus funcionários e produz relatórios dos impactos ambientais gerados por essas viagens.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 14.5.1 Todos os deslocamentos institucionais da empresa são por modos sustentáveis de transporte.   |            |            |
|                  | 14.5.2 A empresa delimita a sua área de atuação (representação comercial, distribuição) por área geográfica e não por cartela de clientes repensando a distribuição da forma como atende seus clientes. |            |            |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Ambiental****Tema: Eficiência energética****15 – Na distribuição logística**

Nem todas as viagens podem ser evitadas e, para algumas empresas, o transporte de mercadorias é primordial para o negócio. Esse indicador busca identificar os mecanismos utilizados pelas empresas para reduzir o desperdício de energia na movimentação de seus produtos, avaliando formas mais eficientes de transporte.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|---|------------|------------|
|                  | 15.1.1 A empresa conhece o consumo energético na distribuição dos seus produtos.  |            |            |
|                  | 15.1.2 A empresa conhece as potencialidades de cada modal de transporte na hora de escolher a forma de transportar seus produtos.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 15.2.1 A empresa utiliza softwares que otimizam as rotas de distribuição logística.   |            |            |
|                  | 15.2.2 A empresa treina seus funcionários buscando a redução do consumo de combustível.   |            |            |
|                  | 15.2.3 A empresa busca despachar suas entregas fora dos horários de pico de movimentação.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 15.3.1 A empresa busca por produtores locais para minimizar as distâncias de transporte das suas matérias primas.   |            |            |
|                  | 15.3.2 A empresa monitora o comportamento dos seus condutores buscando eficiência energética.   |            |            |
|                  | 15.3.3 A empresa monitora o consumo energético em toda a cadeia de distribuição (fábrica até o consumidor).   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 15.4.1 A empresa otimiza suas entregas despachando as mercadorias somente quando a unidade de transporte estiver completa (um contêiner, um caminhão, etc.).                      |            |            |
|                  | 15.4.2 A empresa utiliza sistemas logísticos de entregas por bicicletas próprias ou contratação de serviços de terceiros com modos sustentáveis de transporte.                    |            |            |
|                  | 15.4.3 A empresa implementa alguma prática de inteligência logística com o objetivo de melhorar a eficiência, além de postos avançados para consolidação e distribuição de carga. |            |            |
|                  | 15.4.4 A empresa faz parcerias com outras organizações buscando melhorar a eficiência energética da sua organização.  |            |            |
|                  | 15.4.5 A empresa prioriza a contratação de serviços de transporte que sejam emissão zero.   |            |            |

| ESTÁGIO 5 | PROTAGONISMO   | SIM | NÃO |
|-----------|--|-----|-----|
|           | 15.5.1 A empresa já criou/desenvolveu/inovou em práticas que busquem eficiência energética (ex. design de veículos mais eficientes). |     |     |
|           | 15.5.2 A empresa faz parcerias com outras organizações buscando melhorar a eficiência energética da cadeia de valor.                 |     |     |
|           | 15.5.3 A empresa prioriza a eficiência energética independente equilíbrio das práticas de prazo e custos de entrega.                 |     |     |

Se você respondeu sim no estágio 5, quais são suas práticas de inovação?

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário

**Dimensão Ambiental****Tema: Eficiência energética****16 – Na cadeia de valor**

Algumas organizações devido ao seu ramo de negócios e sua posição estratégica em determinados mercados, possuem o poder de influenciar nas movimentações e no consumo energético de sua cadeia de valor. Esse indicador visa identificar como essas empresas enxergam seu papel para melhorar as condições ambientais advindas do consumo energético nas movimentações da cadeia de valor.

| <b>ESTÁGIO 1</b> | <b>CUMPRIMENTO E/OU TRATATIVA INICIAL</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|------------------|--|------------|------------|
|                  | 16.1.1 A empresa incentiva a sua cadeia de valor na introdução de práticas para minimização do desperdício de energia e desenvolvimento de soluções de transporte menos poluentes. |            |            |
|                  | 16.1.2 A empresa incentiva seus parceiros da cadeia de logística a criar programa que busquem a eficiência energética nos seus transportes.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 2</b> | <b>INICIATIVAS E PRÁTICAS</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 16.2.1 A empresa engaja-se com algum ator de sua cadeia de valor na promoção de eficiência energética no transporte.   |            |            |
| <b>ESTÁGIO 3</b> | <b>POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS E SISTEMAS DE GESTÃO</b>   | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 16.3.1 A empresa possui um programa de acompanhamento da sua cadeia de valor e desenvolve iniciativas para promover melhorias visando à eficiência energética no transporte.       |            |            |
|                  | 16.3.2 A empresa monitora o desempenho energético nos transportes da sua cadeia de valor.  |            |            |
| <b>ESTÁGIO 4</b> | <b>EFICIÊNCIA</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 16.4.1 A empresa estabelece metas e indicadores de redução do consumo energético que devam ser atendidos por sua cadeia de valor.  |            |            |
|                  | 16.4.2 A empresa inclui o valor dos benefícios ou impactos negativos decorrentes do gasto energético nos transportes no seu processo de tomada de decisão.                         |            |            |
| <b>ESTÁGIO 5</b> | <b>PROTAGONISMO</b>  | <b>SIM</b> | <b>NÃO</b> |
|                  | 16.5.1 A empresa realiza parcerias estratégicas com a cadeia de valor para redução do consumo energético para transporte.  |            |            |
|                  | 16.5.2 A empresa é referência para sua cadeia de valor no desperdício de energia no transporte.  |            |            |

A empresa tem uma prática que não está contemplada nestas questões binárias que justifica a escolha do estágio? Em caso positivo, descrever:

A empresa não se identifica em nenhum estágio. Justificar.

Este indicador não tem aplicação na empresa. Justificar.

Comentários adicionais sobre o questionário