

GABINETE DO VEREADOR FLORIANO PESARO
DATA: 27/05/2014 – DISCURSO 15'

Banco Mundial testa em empresas solução para trânsito de São Paulo

Sr. Presidente da Câmara Municipal, srs. Vereadores, telespectadores da TV Câmara, Boa Tarde.

Me chamou a atenção hoje, ao ler o jornal, a notícia de que o Banco Mundial vem testando em parceria com 10 empresas da região da congestionada Berrini formas de ajudar a amenizar o trânsito na região.

Tudo isso, de uma maneira simples: estimulando ações que ajudem a organizar caronas; implantando fretados; estimulando a flexibilização do horário entrada e saída e identificando possibilidades de home Office.

Ou seja, implementando algumas das bases das cidades compactas.

O programa foi desenvolvido após observar experiências semelhantes nos Estados Unidos, que buscou na iniciativa privada parte da solução para o problema da mobilidade.

Em uma cidade que recentemente bateu o recorde de congestionamento com 344 km de vias paradas, parece surreal o fato de a prefeitura continuar tomando medidas isoladas, autoritárias e que, de fato, não apresentam uma ajuda substancial ao problema.

Temos um exemplo claro de como o poder público pode incentivar o setor privado a ajudar nas questões de mobilidade da cidade.

O governo do estado, por exemplo, implementou a redução do ICMS para empresas que instalarem suas sedes para a Zona Leste da cidade. O objetivo? Atrair cada vez mais empresas para a região, favorecendo a criação de empregos e evitando deslocamentos desnecessários.

E podemos ir além e levar essa lógica para reorganizar toda a cidade. É o que prevê o Projeto de Lei que apresentei nesta casa em 2012.

Peço especial atenção dos senhores, nobres colegas, para o Projeto de Lei 1 de 2012, que institui uma Política Municipal de Incentivo às Cidades Compactas com benefícios fiscais.

Com a aprovação deste Projeto vamos dar incentivo fiscal às empresas que tenham, no mínimo, 30% de empregados cujas residências fiquem num raio de até 5 km do local de trabalho.

Essa é uma ótima solução para as agências bancárias, redes de supermercados, farmácias, enfim, comércios e serviços que estão pulverizados por toda a cidade.

Uma iniciativa mais efetiva que reorganiza a cidade do ponto de vista das cidades compactas e se baseia no tripé: mobilidade humana, desenvolvimento local e sustentabilidade ambiental.

Só para citar um exemplo da iniciativa do Banco Mundial, o Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC) reduziu de 42 para 27% o número de funcionários que iam de carro para a empresa. O uso do ônibus fretado cresceu de 3% para 7%.

Além da divulgação de opções de transporte público, a empresa também ofereceu a opção do home office para alguns funcionários e flexibilizou o horário de entrada e saída na empresa.

Temos aí uma tendência. Grandes empresas estão fazendo isso. É uma questão de mobilidade e de qualidade de vida também.

Entre os funcionários que não abrem mão do carro, a opção foi incentivar a oferta de caronas. O site Caronetas entrou como parceiro das empresas e conseguiu aumentar de 4 para 7% o número de funcionários que adotavam a prática no IBGC.

O site mapeia os principais destinos dos funcionários de uma empresa e possibilita a comunicação entre as pessoas com trajetos semelhantes.

A carona só tem dois resultados: ou ela tira um carro da rua ou tira alguém do transporte público. Se tira alguém do transporte, na situação atual, beneficia a quem fica. Se tira o

carro, melhora o trânsito, melhora a poluição e abre espaço para o transporte público, para o ciclista.

Vejam que a iniciativa do Banco Mundial é restrita a uma região da cidade. Mas o que fica aqui é a lição de que é possível fazer.

E o poder público, a prefeitura, pode ajudar a disseminar, estimular e construir uma cidade em que a mobilidade humana seja considerada na hora de organizar a cidade e de conceder benefícios fiscais, por exemplo.

Temos como implementar essas soluções como uma política pública.

Como Presidente da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana não posso deixar de trazer este tema ao debate e reforçar a importância e urgência de darmos andamento a ações como esta.

Desde o início da minha vida pública, tive em mente que as melhores soluções são as pensadas em grupo e

construídas coletivamente. É assim que pensamos as ações de mobilidade na Frente Parlamentar.

Ainda no início do meu primeiro mandato, em minhas andanças pela cidade, notava que a população se antecipava ao poder público nas questões de mobilidade; muitas já começavam a descobrir meios considerados “alternativos” para se locomover em uma São Paulo cada vez mais congestionada.

Essas pessoas, no entanto, não encontravam um espaço público onde suas reivindicações e descobertas pudessem ser ouvidas pelo Estado e transformadas em algo mais palpável.

Precisávamos de um espaço suprapartidário onde as questões relacionadas à mobilidade em São Paulo pudessem ser ouvidas e implementadas. Um lugar onde a locomoção fosse repensada especialmente para dar destaque aos cidadãos que se locomovem sem a utilização de veículos motorizados (pedestres, pessoas com deficiência e ciclistas).

Somando força com diversos parceiros, nascia, então, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana.

Agora, temos o espaço adequado e a legitimidade para repensar a Política Urbana para uma cidade compacta com foco no tripé: mobilidade humana, desenvolvimento local e sustentabilidade ambiental.

Quarta maior metrópole do mundo, é impossível falar da nossa cidade sem olhar seus arredores. Grande parte da população foi “empurrada” para as regiões periféricas, onde se formaram diversos conglomerados urbanos.

Essa configuração de ocupação demográfica atinge, principalmente, as populações de menor poder aquisitivo – que tem se deslocado cada vez mais para longe das áreas centrais, embora a oferta do maior número de empregos continue nessas regiões.

Para reverter essa lógica devastadora para a qualidade de vida dos paulistanos, o poder público, empresas e cidadão devem agir JUNTOS.

Ano passado realizamos aqui nesta Casa Parlamentar, um seminário valiosíssimo: “A Bicicleta em São Paulo: Políticas Públicas para Transformar a Cidade”, uma iniciativa que só foi possível com a articulação da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana.

Trouxemos a Secretária de Transporte de Nova York, Janette Sadik-Khan para falar sobre políticas públicas e articulação entre os poderes para implantação do programa “*Sustainable Streets*” e aspectos relativos às bicicletas. Em apenas cinco anos, a secretária conseguiu implantar 450 quilômetros de ciclovias em Nova York, além de promover outras mudanças para beneficiar os pedestres.

Iniciativas como essa são medidas efetivas e eficazes para alcançarmos uma cidade mais sustentável.

Morar, trabalhar, estudar e ter lazer perto de casa é o sonho de grande parte dos paulistanos. A lógica seria revertida: longos deslocamentos, apenas quando o cidadão quiser, acabando com essa necessidade diária.

Além da economia e benefícios gerados, as horas “ganhas” poderiam ser convertidas em mais tempo para estudar, para o lazer ou para a família.

Mas é importante lembrar que só se muda o futuro com ações no presente. E a prefeitura está deixando o presente passar.

Obrigado.