

JUSTIFICATIVA
PL 0001/2012

O presente projeto de lei Institui a Política Municipal de Incentivo as Cidades Compactas, concedendo incentivo fiscal às pessoas jurídicas, de direito privado, domiciliadas no Município de São Paulo na qualidade de empregadores, que possuam em seu quadro funcional, no mínimo 30% (trinta por cento) de empregados cujas residências distam até 5 Km do local de trabalho.

Uma cidade sustentável está organizada de modo a que todos os seus habitantes possam satisfazer as necessidades básicas e aumentar o seu bem-estar sem danificar o mundo natural ou por em risco as condições de vida dos outros, agora e no futuro.

(Herald Girardet)

A importância de implementarmos essa política municipal está ligada a ideia do desenvolvimento urbano sustentável que é, a longo prazo, a criação de uma estrutura flexível para uma comunidade forte, dentro de um ambiente saudável, com mais rotas para caminhadas e ciclovias, reduzindo o uso dos automóveis, temos que considerar a necessidade de um planejamento urbano que aproxime regionalmente as funções sociais dos cidadãos: moradia, trabalho e lazer.

A composição de atividades sobrepostas permite maior convivência e reduz as necessidades de deslocamento em automóveis, a energia utilizada para transporte, o congestionamento e melhora a qualidade do ar, pois reduz a emissão dos gases que provocam o efeito estufa. Este fato estimula o cidadão a caminhar ou andar de bicicleta, em substituição ao automóvel e reduz a necessidade de utilização do transporte público.

O setor de transporte público é, provavelmente, um dos mais difíceis de ser resolvido, requerendo para tal uma forte intervenção das políticas públicas. Os problemas colocados pelo presente modelo de transportes, notadamente no que concerne à mobilidade urbana, ultrapassam largamente os já significativos impactos originados pela emissão de gases do efeito estufa. A poluição do ar, o ruído, a substituição de área edificada e do espaço público por estacionamentos, a impermeabilização do solo, o congestionamento de tráfego têm sérias consequências econômicas, sociais e de saúde pública.

A definição de medidas que alterem este padrão é um problema delicado, porque interfere com os próprios fundamentos da sociedade atual: vivemos numa sociedade cujos elevados níveis de mobilidade se tornaram não apenas uma característica, mas uma condição para o seu funcionamento, baseado na deslocamento diária de grandes volumes de população e mercadorias.

A última pesquisa Origem e Destino realizada em conjunto pelo Metrô, CPTM, EMTU, SPTrans e CET e divulgada em abril/2007, conclui que ricos e pobres têm igual perda de tempo nos trajetos pela Grande São Paulo e que a maioria dos paulistanos ainda circula a pé. No entanto, a classe média continuou aderindo ao automóvel: a preferência por esse meio de transporte cresceu de 38,8%, em 1997, para 45,8%, em 2007, entre pessoas com renda de R\$ 3.040 a R\$ 5.700, que usam o automóvel como principal transporte. Ônibus, metrô e trem são usados por 26,8%. Em 1997 eram 30,5%.

A Política Municipal de Incentivo as Cidades Compactas objetiva o estabelecimento de um novo instrumento de gestão que induza, a médio e longo prazos, os empresários paulistanos à práticas ambientalmente sustentáveis que contribuam para a redução dos efeitos nocivos provocados pelo intenso tráfego de veículos na cidade.

Desta forma, o foco da gestão ambiental passa a ser o fomento ao desenvolvimento sustentável, e não tão somente o combate ao desenvolvimento selvagem, pois considera as relações econômicas ao longo do tempo.

Os incentivos fiscais ora propostas tomam por base o princípio Protetor-Recebedor (RIBEIRO, Maurício Andrés. *Ecologizar, pensando o ambiente humano*. Brasília: Ed. Universa, 2005.) que postula que aquele agente público ou privado que protege um bem natural em benefício da comunidade deve receber uma compensação financeira como incentivo pelo serviço de proteção ambiental prestado.

Esse princípio incentiva economicamente quem protege uma área ou região, estimulando a sua preservação. É, portanto, um fundamento de ação ambiental inverso ao princípio Usuário Pagador (deve pagar pelo uso aquele que utiliza um determinado recurso da natureza). Uma variação do princípio Protetor-Recebedor é o do Não-Poluidor-Recebedor, pelo qual todo agente que deixar de poluir ou contribuir para que não ocorra poluição deve receber um incentivo ou prêmio por essa atitude, diferenciando-se daqueles agentes que ainda continuam a poluir ou contribuir com a promoção da poluição do ambiente. Assim, aqueles que não poluem deixam de pagar pelos poluidores, caracterizando medida de justiça social e econômica.

Trata-se aqui, do inverso do princípio mais conhecido, do Poluidor-Pagador, que imputa custos e atribui ao poluidor a responsabilidade pelas despesas para que o meio ambiente permaneça em condições adequadas e que postula, também, que o responsável original pelo prejuízo ambiental deve arcar com a compensação por danos, aqueles que limpam, recebem. Aqueles que permanecem sujando o ambiente perdem dinheiro para os que limpam.

Desta forma, pode o Poder Público induzir mudanças comportamentais nos cidadãos e nas organizações que, além da coerção, da educação e disciplina, pode "premiar" por meio deste incentivo social positivo, ajudando a motivar comportamentos ecologicamente adequados. Trata-se, portanto, de um instrumento de regulação não coercitivo.

Destaca-se, dentre as condições necessárias para a implementação desse instrumento, o comprometimento com a redução das desigualdades regionais entre zonas e distritos pobres e ricos da cidade; o interesse em reduzir a pressão demográfica sobre as grandes localidades; a sensibilidade ambiental e o comprometimento com a ecologização das políticas públicas, especialmente o transporte, saúde e emprego.

Assim sendo, como medida de alto interesse público, peço e espero de meus nobres pares a aprovação deste projeto de lei.