

CONSELHOS

PUBLICAÇÃO DA FEDERAÇÃO
DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS
E TURISMO DO ESTADO DE
SÃO PAULO | 30 | ABR/MAI 2015

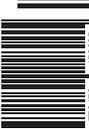
FIDELIDADE QUE RECOMPENSA

O desafio da Multiplus é engajar o consumidor para que ele acumule e resgate cada vez mais pontos. A estratégia do presidente da empresa, Roberto Medeiros, envolve comunicação e oferta de prêmios que o cliente enxergue valor

Análises:

Cláudio Dedecca, Clemente Ganz Lúcio, Danilo Dupas, Evaldo Alves, Fábio Bentes, Fernando Haddad, Jorge Duarte, Luiz Fernando Furlan, Paulo Dutra, Renato Janine Ribeiro, Roberto Livianu

R\$ 18,90



AV025 • Nº 30 • abril/maio • 2015

ISSN 2178-1583

9 772178 158005

PAULISTANO (IN)SATISFEITO

Pesquisa que mede o nível de satisfação da população com a cidade de São Paulo aponta ligeira melhora em 2014, mas a nota ainda é baixa. De maneira geral, existe a percepção de mudanças positivas nos aspectos relacionados à vida privada. Questões relacionadas ao convívio público pioram, reflexo do individualismo que predomina na metrópole.

TEXTO **RACHEL CARDOSO**

FOTOS **CIETE SILVÉRIO**



No conto “A Autoestrada do Sul”, o escritor argentino Julio Cortázar descreve um gigantesco engarrafamento por uma rota que leva a Paris. Sua duração submete os personagens a diversas situações até abalar os pilares da conduta humana. Embora publicado em 1966, o texto bem poderia ilustrar o cotidiano de uma metrópole como São Paulo, onde o caos provocado não só pelo trânsito excessivo, mas também pelo transporte público lotado, pelas incontáveis filas e pela sensação de insegurança tem consequências econômicas e sociais.

O saldo para a sociedade é a degradação da qualidade de vida. Na tentativa de quantificar esse quadro, a Rede Nossa São Paulo e a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP) apresentam anualmente, desde 2008, os Indicadores de Referência de Bem-Estar no Município, o IRBEM.

O IRBEM mede o nível de satisfação dos paulistanos por meio de um conjunto de indicadores colocados à disposição da sociedade civil e do Poder Público, com o objetivo de promover ações que tenham como foco o bem-estar das pessoas. Realizada pelo Ibope, a pesquisa aborda 25 temas, tanto os relacionados às condições objetivas de vida na cidade – nas áreas de saúde, educação, meio ambiente, habitação e trabalho – quanto os ligados a questões subjetivas, como sexualidade, espiritualidade, consumo e lazer. [Veja mais no quadro da pág. 22]

Na edição de 2015, o paulistano deu nota 5,1 para o nível de satisfação com a cidade. O mapeamento mostrou uma pequena melhora em relação ao ano anterior, quando a nota foi 4,8, mas ainda fica abaixo do valor médio, que é de 5,5 na escala de 1 a 10.

Ao comentar os resultados, o professor de Ética e Filosofia Política da Universidade de São Paulo (USP), Renato Janine Ribeiro, destaca que a maior insatisfação demonstrada pelos paulista-

“TUDO AQUILO QUE DIZ
RESPEITO À VIDA PRIVADA
RECEBE MELHORES NOTAS.
A SATISFAÇÃO É MAIS
BAIXA NOS ASPECTOS
RELACIONADOS AO
CONVÍVIO PÚBLICO”

RENATO JANINE RIBEIRO,
PROFESSOR DE ÉTICA E FILOSOFIA
POLÍTICA DA UNIVERSIDADE
DE SÃO PAULO (USP)



nos é em relação à política. “Notas tão ruins nessa área influenciam o restante”, avalia. “Tudo aquilo que diz respeito à vida privada recebe melhores notas. A satisfação é mais baixa nos aspectos relacionados ao convívio público”, explica.

Para Ribeiro, é a percepção acerca de problemas que, muitas vezes, permanecem invisíveis ou sem significado na esfera política que podem contribuir para, ao menos, amenizar boa parte dos males causados à saúde pública. “A privação do movimento é um problema socioeconômico e não tem sido enfrentado com a devida importância”, afirma.

A mobilidade urbana se reflete diretamente na desigualdade social. A equação é simples. Com o ônus das horas perdidas para se mover de um local a outro, as chances de abandono de emprego e, principalmente, dos estudos, são altas – um fator que cria uma barreira ao desenvolvimento econômico.

Outro levantamento da agência de recolocação profissional Emprego Ligado, precificou em um salário mínimo por ano o tempo que os trabalhadores perdem no trânsito da Grande São Paulo. E não só por causa dos acidentes, mas pelas horas paradas. O estudo, realizado entre

Os desafios da metrópole

Em São Paulo, a qualidade de vida na cidade é estável para metade da população, e melhorou um pouco ou muito para 37%, em relação ao último ano. É o que mostra a edição de 2015 da pesquisa Indicadores de Referência de Bem-Estar no Município (IRBEM), que avalia

o nível de satisfação dos paulistanos em relação à qualidade de vida e ao bem-estar. O levantamento ouviu 1.512 pessoas sobre 25 temas relativos às condições de vida na cidade, tais como saúde, educação, meio ambiente, habitação, trabalho e transporte.



A MOBILIDADE URBANA SE REFLETE DIRETAMENTE NA DESIGUALDADE SOCIAL. A EQUAÇÃO É SIMPLES. COM O ÔNUS DAS HORAS PERDIDAS PARA SE MOVER DE UM LOCAL A OUTRO, AS CHANCES DE ABANDONO DE EMPREGO E, PRINCIPALMENTE, DOS ESTUDOS, SÃO ALTAS – UM FATOR QUE CRIA UMA BARREIRA AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

as pessoas que ganham até R\$ 2,5 mil, indicou ainda que, na Grande São Paulo, a longa distância entre casa e trabalho foi o motivo para 37% dos entrevistados trocarem de emprego.

Trata-se de uma questão cada vez mais presente na área de recursos humanos das empresas, pois a mobilidade está intrinsicamente ligada à qualidade de vida e à produtividade. Além de mais disposição, morar perto do trabalho também se relaciona com o tempo de permanência no emprego. A efemeridade do profissional gera custos para o RH, com encargos de saída, abertura de vaga, seleção, contratação, capacitação e integração de um novo colaborador.

“É prejuízo para todos” conclui a CEO do Ibope, Márcia Cavallari. De Metrô, carro, ônibus, bicicleta ou a pé, o paulistano gasta, diariamente, uma média de 2h46 para se deslocar pela cidade, segundo o instituto.

CICLOVIA E FAIXAS EXCLUSIVAS

Os danos vão além do material. “O que mais me assusta na cidade é esse individualismo que está cada vez mais insustentável”, destaca a coordenadora de projetos da Outward Bound, instituição sem fins lucrativos focada em educação experiencial ao ar livre, Mariana Moura. Usuária de transporte público e acostumada a rodar pela cidade de bicicleta em razão do trabalho que exerce com os jovens na ONG – eles são levados em expedições urbanas pelo Velame, iniciativa cujo objetivo é a transformação social com intervenções urbanas –, experimentou várias situações que a levaram ter uma visão diferente de São Paulo, após a opção pelo *home office*, um privilégio ainda ao alcance de poucos. “Trabalhei por vários anos em uma empresa instalada em Cajamar e enfrentei muito congestionamento”, conta. “É um tipo de situação que te transforma negativamente e você só percebe isso quando está de fora.”

Não é preciso ir longe para encontrar situações de extrema violência em virtude da privação de movimento. Basta uma chuva para a mídia noticiar a depredação pelos próprios usuários, como a que aconteceu a um trem e à estação Palmeiras-Barra Funda da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), após um temporal paralisar a Linha 7-Rubi (Jundiaí-Luz), no fim de fevereiro. “A falta de respeito ao outro é, hoje, uma grande causa das explosões provocadas pelo estresse moral”, ressalta o professor da USP, para quem os trilhos são o grande aliado na luta contra o trânsito.

Com as ruas cada vez mais disputadas e o transporte público à beira do colapso em horários de pico, fica inviável deixar o carro em casa para quem tem uma agenda multitarefas. É o caso do publicitário Denis Garcia, de 38 anos, que gasta, em média, 3 horas por dia para deixar o filho na escola e chegar ao trabalho no Jaguaré e vice-versa. Como contato comercial, ele passa mais da metade do expediente no vaivém das ruas. “Procuro marcar uma visita de manhã e outra à tarde para ter certeza que conseguirei cumprir os compromissos”, diz o executivo. Ele calcula que levaria o dobro do tempo, ou seja, ao menos 6 horas no trajeto, se dependesse de ônibus e Metrô.

A ciclovia é vista por ele como uma ótima opção para amenizar o caos, mas destaca que falta apoio do setor privado. “As empresas precisam fazer a sua parte, como colocar chuveiros nos ambientes de trabalho”, conta. Garcia também está entre aqueles paulistanos favoráveis aos corredores de ônibus, que já reduziram um pouco o sufoco de quem depende unicamente desse tipo de condução.

Desde 2013, a cidade tem cerca de 320 quilômetros de faixas exclusivas e, segundo levantamento da Companhia de Engenharia

“É PREJUÍZO PARA TODOS”

MÁRCIA CAVALLARI,
CEO DO IBOPE



de Tráfego (CET), os ônibus na cidade de São Paulo estão 68% mais rápidos nessas pistas. O aumento na velocidade dos ônibus talvez seja um dos maiores responsáveis pelo convencimento do paulistano sobre a necessidade das faixas exclusivas: segundo o Ibope, nove em cada dez paulistanos são favoráveis à ampliação das faixas exclusivas de ônibus na cidade.

Isso não significa, porém, que as pessoas deixarão de usar o carro. Na maior cidade da América do Sul, a briga é por espaço. De 2013 para 2014, subiu de 27% para 38% o número de paulistanos que usam o veículo todos os dias (ou quase todos os dias), e de 52% para 62% a quantidade dos que têm carro em casa, um acréscimo que foi registrado em todas as faixas de renda, escolaridade e regiões da cidade. No ano passado, São Paulo registrou uma frota de 5,4 milhões de carros circulando pelos 1,5 mil quilômetros quadrados da cidade – quase o equivalente a um carro para cada dois paulistanos.

LONGO PRAZO

Por que o paulistano apoia medidas que incentivam o transporte público se, ao mesmo tempo, não deixa o carro na garagem? “Essas coisas não são automáticas e demandam tempo e cultura”, disse o prefeito Fernando Haddad, presente no evento de apresentação da sexta edição da IRBEM. Para ele, os avanços são graduais. Também explicou que as três prioridades da primeira metade de sua gestão foram a renegociação da dívida do município com a União; a ampliação dos recursos do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) destinados à capital paulista, por meio de convênios com o governo federal; e a aprovação do Plano Diretor Estratégico da cidade. De acordo com Haddad, esse tripé de iniciativas é a base para que a cidade seja planejada. “Em São Paulo, se

**NA MAIOR CIDADE
DA AMÉRICA DO SUL,
A BRIGA É POR ESPAÇO.
DE 2013 PARA 2014,
SUBIU DE 27%
PARA 38% O NÚMERO
DE PAULISTANOS
QUE USAM O VEÍCULO
TODOS OS DIAS (OU
QUASE TODOS OS DIAS),
E DE 52% PARA 62% A
QUANTIDADE DOS QUE
TÊM CARRO EM CASA**



“EM SÃO PAULO,
SE NÃO PLANEJAR
NO LONGO PRAZO,
VOCÊ RIFARÁ
O FUTURO DAS
NOVAS GERAÇÕES”

FERNANDO HADDAD,
PREFEITO DE SÃO PAULO

não planejar no longo prazo, você rifará o futuro das novas gerações.”

Com as três prioridades cumpridas, ele prevê que a partir de junho a cidade deva passar por grandes mudanças. “Hoje, temos R\$ 9 bilhões em convênios do PAC para obras, parte já contratada e parte em licitação e licenciamento.” Para Haddad, um dos desafios revelados pela pesquisa é a participação da sociedade. “Essa participação tem de encontrar canais para acontecer”, diz. Ainda durante a apresentação, ele lembrou algumas ações de sua gestão nessa área, como a criação do Conselho Participativo e de outros conselhos, além das inúmeras audiências públicas realizadas.

Para o coordenador-geral da Rede Nossa São Paulo, Oded Grajew, o resultado do IRBEM é um dos canais de diálogo eficiente entre a sociedade e a prefeitura. “Todas essas estatísticas podem se transformar em um instrumento poderoso de planejamento e ação”, afirma. Ele destaca que o atual modelo de desenvolvimento, se não mudado, irá provocar um grande desastre.

Entretanto, trata-se de uma mudança que vai demandar quanto tempo o Poder Público quiser, já que depende dos governos – municipal, no caso de ônibus, e estadual, para Metrô e trens – investir no transporte público para que as pessoas passem, de fato, a preferir o transporte público ao carro.

O transporte público, de forma geral, é desconfortável. Viajar, mesmo que seja por meia hora, em condições subumanas todos os dias, cansa. Os movimentos sociais pela mobilidade na cidade convocam o paulistano a deixar o carro na garagem. Agora, se grande parte da população aderir ao movimento, a cidade daria conta de atender a tanta gente? [S]