

A NOVA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA: UM CAMINHO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES BRASILEIRAS

Carlos Eduardo Santos Almeida¹

Gladys Menezes de Oliveira²

RESUMO

A Presidência da República, fundamentada nos artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal de 1988, sancionou a Lei n° 12.587, em 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A aprovação desta lei representa um marco na gestão das políticas públicas das cidades brasileiras, uma vez que o atual modelo de mobilidade utilizado nos grandes centros urbanos vinha caminhando para o caos completo. Um, pela ausência e inadequação na oferta do transporte coletivo. Dois, devido ao uso intensivo dos automóveis. Três, pela carência de investimentos públicos e fontes de financiamento privado. Quatro, a fragilidade da gestão pública nos municípios. E, por fim, a necessidade de políticas públicas articuladas nacionalmente. A lei sancionada visa contribuir no enfrentamento desse quadro, com o objetivo de instituir diretrizes e dotar os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade Urbana, Políticas Públicas, Transporte Coletivo.

ABSTRACT

The Presidency of the Republic, founded on Articles 21, section XX and 182 of the Federal Constitution

1. Graduado em Direito pela Universidade Tiradentes. E-mail: eduardo.carlos1989@gmail.com

2. Advogada, especialista em Direito Trabalho e Ambiental, Educação Ambiental e Saúde Pública.

E-mail: gladys_adv@yahoo.com.br.

of 1988 enacted Law No. 12,587 on January 3, 2012, establishing guidelines to the National Policy on Urban Mobility. The passage of this bill represents a milestone in the management of public policies of Brazilian cities, since the current mobility model used in large urban centers was walking to complete chaos. One, the lack and inadequacy in the supply of public transport. Two, due to the intensive use of automobiles. Three, lack of public investments and private funding sources. Four, the fragility of public management in municipalities. And finally, the need for public policies articulated nationally. The law sanctioned aims to contribute to addressing this situation, in order to establish guidelines and provide municipalities with tools to improve the conditions for mobility of people in cities.

KEYWORDS

Urban Mobility. Public Policy. Public Transport.

1 INTRODUÇÃO

A falência do atual modelo de mobilidade nas cidades de médio e grande porte brasileiras vem afetando os deslocamentos de toda a população, independentemente da classe social ou da distância a ser percorrida. Diante dessa insatisfação geral, o Poder Público vem buscando soluções para o descongestionamento do trânsito e a consequente melhoria na qualidade de vida da população.

Perante esse cenário foi sancionada a Lei nº 12.587/12, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por objetivo principal garantir o direito à cidade aos seus habitantes, o que passa por um sistema de transporte público eficiente, baseado no preceito constitucional de que a cidade é um bem de uso comum do povo e essencial para a saudável qualidade de vida da população.

Neste sentido, a Política Nacional de Mobilidade Urbana visa fomentar e contribuir para efetivação do acesso universal à cidade, garantindo um acesso rápido, eficiente, seguro, preferencialmente não motorizado aos habitantes das grandes cidades.

Tendo como fundamento os princípios da acessibilidade universal, do desenvolvimento sustentável das cidades, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público, gestão democrática e controle do planejamento, segurança no deslocamento, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes dos usos dos diferentes modos e serviços e equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, a Lei 12.587/12 busca implementar uma nova realidade na mobilidade urbana das cidades brasileiras.

Desta forma, o foco da Política Nacional de Mobilidade Urbana está na prioridade pelos meios de transporte não motorizados e nos serviços públicos coletivos em detrimento ao transporte individual motorizado; na dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas ao transporte público coletivo e a modos de transporte não motorizados; bem como ao direito dos usuários participarem do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana e o estabelecimento de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados.

Primeiro, em decorrência do efeito crescente dos deslocamentos nas regiões metropolitanas e a preferência da maioria da população pelo veículo motorizado particular estão levando a uma escalada de congestionamento que custa bilhões de reais em combustível e tempo perdido.

Segundo, a poluição do ar gerada pelo tráfego intenso de veículos causa efeitos significativos sobre saúde, contribuindo substancialmente para doenças respiratórias e cardiovasculares. Ademais, a falta de infraestrutura nas grandes vias e avenidas geram também muitos acidentes e mortes todos os anos no trânsito.

Baseando-se pilares, este trabalho visa oferecer aos estudiosos do direito urbanístico e gestores públicos, responsáveis pelas tomadas de decisões fundamentos fáticos e jurídicos sobre como planejar, executar, controlar e avaliar as políticas do sistema de transportes urbanos importantes, a fim de

contribuir para uma melhor a qualidade de vida e um desenvolvimento sustentável das cidades.

2 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL: CAUSAS E EFEITOS DO MODELO ATÉ ENTÃO PRATICADO

A histórica política econômica brasileira é ponto nevrálgico na discussão acerca da engessada mobilidade urbana que temos hoje em nosso país. Adotando uma cultura de crescimento econômico vinculada à produção industrial, o Brasil se tornou um grande mercado produtor e consumidor de veículos automotores, o que nos últimos anos foi vertiginosamente intensificado em decorrência da facilidade ao crédito e ao financiamento para aquisição de bens de consumo.

Ocorre que, aliado a esse crescimento econômico pelo qual passou o Brasil a partir da segunda metade do século XX, veio também uma abissal desigualdade social, resultado, dentre inúmeras causas, de falta de investimento nas ações públicas no que concerne a planejamento urbano, o que acarretou na ida da população economicamente mais vulnerável para longe dos grandes centros, estando, portanto, diretamente dependentes do transporte público coletivo.

Não obstante esse cenário de industrialização e expansão das cidades brasileiras, as políticas públicas no setor de transportes urbanos coletivos não acompanharam o crescimento demográfico da população (cada vez mais dependentes de meios de transportes), muito por ausência de administradores públicos comprometidos.

Diante desse quadro de consolidação do Brasil enquanto mercado consumidor, com índices cada vez mais elevados de venda de veículos, não obstante a ausência de infraestrutura nos serviços públicos (inclusive nos deslocamentos urbanos coletivos), foi se instalando no trânsito das cidades de grande e médio do país um caos cada vez mais evidente, chegando a situações insustentáveis, devido a despreocupação do Estado brasileiro, que por décadas deixou de fiscalizar concessões dadas

às empresas privadas, o que gerou um transporte coletivo urbano inseguro, lento, caro e ineficiente aos anseios da população.

Em que pesem os esforços da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade no que concerne ao sistema de mobilidade urbana, os mesmos não foram suficientes para solucionar a falência da estrutura atual de deslocamentos urbanos que até então se apresenta no Brasil.

Atualmente, a política de mobilidade do País dá prioridade ao uso do automóvel, o que representa uma proposta excludente. Estima-se que na última década, a frota de veículos no Brasil aumentou cerca de 400%. Esse cenário passou a exigir uma nova postura por parte das prefeituras e da sociedade civil para a busca de soluções. O investimento em transportes coletivos integrados, de qualidade e não poluentes, como primeiro passo para uma mobilidade urbana sustentável em todos os sentidos era o caminho.

Consoante exemplifica Luís Paulo Sirvinskas (2010, p. 729):

O meio de transporte na cidade de São Paulo tornou-se um pesadelo para os paulistanos. No início de 2009, a frota de veículos automotores na Grande São Paulo superava a casa dos 6 milhões e 500 mil. Não só em São Paulo, mas também nas principais capitais do país, tais como: Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Porto Alegre. O número de veículos que entram em circulação é maior do que as vias públicas podem comportar (em São Paulo são emplacados mil carros por dia). [...] O transporte coletivo não é suficiente para atender à demanda. Os veículos particulares tomam conta da cidade, diminuindo, assim, a qualidade de vida e aumentando a poluição atmosférica. O cidadão desembolsa valores imensos com seu veículo parado no trânsito em virtude das horas perdidas, desperdício de combustível e perda de produtividade [...].

Continua o doutrinador:

Medidas urgentes devem ser tomadas para tentar minimizar a situação, antes que a cidade pare,

como de fato já parou muitas vezes, quando há chuvas ou acidentes. Há necessidade de multiplicar e aperfeiçoar os corredores de ônibus, acelerar a ampliação do metrô, converter trens da Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM) em metrô de superfície, conectar e alimentar linhas de transporte de massa com micro-ônibus, coordenar o zoneamento municipal e o planejamento metropolitanos de transportes, conceder linhas de transporte à iniciativa privada [...]. Como está o trânsito não pode ficar. (SIRVINSKAS, 2010, p. 729).

Recentemente, a questão da mobilidade urbana ocupou grande espaço no debate público no Brasil, muito em função dos protestos ocorridos em todo o país em junho deste ano. Em pesquisa realizada fora perguntado ao cidadão paulistano o quealaria caso ficasse cara a cara com um candidato a prefeito por cinco minutos. Para nada menos que 40% o assunto seria transporte. Outra pesquisa publicou que 80% consideram o trânsito ruim ou péssimo.

A mobilidade começou então a ser pensada a partir de um mercado de trabalho organizado na escala metropolitana, a exemplo do que vinham fazendo outras metrópoles mundiais, envolvendo milhares de deslocamentos diários entre os vários municípios limítrofes. Segundo dados do Censo 2010, nas 12 principais metrópoles, mais de 13 milhões de pessoas se deslocam diariamente entre os municípios, seja para trabalhar ou estudar.

Grandes centros urbanos como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador e Recife não suportam mais deslocamentos baseados predominantemente no automóvel individual. Discutir seriamente a superação da crise da mobilidade começou por se questionar acerca do modelo que até então se apresentava. Viu-se então a necessidade de uma lei específica de mobilidade com fundamentos jurídico-constitucionais que legitimassem uma substancial alteração na estrutura de tráfego urbano brasileira.

O que a nova lei traz agora é que a prioridade deve ser dada a veículos não motorizados, a calçadas, ciclovias, ao transporte público e à integração

do automóvel a um sistema de mobilidade sustentável; reforçando que o debate acerca da mobilidade urbana deve ser tratado como uma questão de direito à cidade, abandonando de uma vez por todas o tratamento eleitoral dado ao assunto.

A nova legislação coloca o Brasil dentro da recente visão de mobilidade sustentável, e segundo leciona Paulo Affonso Leme Machado (2010, p. 156):

A ordem urbanística há de possibilitar uma nova cidade, em que haja alegria de se morar e trabalhar, de se fruir o lazer nos equipamentos comunitários e de se contemplar a paisagem urbana. Para que essa ordem seja factível, entre outros fatores, o nível de emissão sonora precisa ser adequado e o transporte individual e público deve se transformar, evitando-se a poluição e o estresse dos engarrafamentos.

Como é sabido, a competência para legislar sobre trânsito cabe à União, podendo o município legislar sobre interesse local, quando necessário.

A aprovação da Lei nº 10.257, de 10 de junho de 2001 – o Estatuto da Cidade estabeleceu diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana. O Estatuto da Cidade não dispôs sobre a mobilidade urbana, apenas sobre a obrigatoriedade da existência de plano de transporte urbano integrado para os municípios com mais de quinhentos mil habitantes (§ 2º do art. 41 da Lei nº 10.257/2001).

Ainda de acordo com Paulo Affonso Leme Machado (2010, p. 423):

O interesse local poderá motivar a expedição de regras, por leis, por decretos, por portarias ou por resoluções, conforme o caso, sobre a mudança de itinerários, regulamentação de estações ou estabelecimento de critérios ou de restrições para a circulação de quaisquer veículos no interesse da saúde e do meio ambiente municipais.

Assim, o Poder Executivo entendeu que o conceito de mobilidade urbana, por ser mais amplo que o de transportes urbanos, continha elemen-

tos específicos e suficientemente desenvolvidos para justificar um título autônomo.

3 NOVOS ASPECTOS TRAZIDOS LEI 12. 587/12: PANORÂMIA E OBJETIVOS DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A Constituição Federal de 1988 abriu espaço para uma série de modificações na política urbana brasileira, sobretudo no campo do transporte urbano. Entre elas, a definição da responsabilidade dos municípios na gestão do transporte coletivo, do sistema viário e de circulação. Isso, ao mesmo tempo, atribuiu à União o poder-dever de instituir as diretrizes da política de desenvolvimento urbano (art. 182, da CF) e para os transportes urbanos (inciso XX do art. 21).

Como ensina José Afonso da Silva, diante da nova ordem constitucional em vigor a partir 1988, o tema do desenvolvimento sustentável deve ser necessariamente observado, sob pena de desatendimento aos preceitos constitucionais. Sobre o assunto comenta o professor:

Isso nos põe diante da necessidade de fazer algumas considerações sobre sustentabilidade. E podemos começar mostrando que esse é um conceito que tem fundamentos constitucionais, pois quando o art. 225 da CF impõe ao Poder Público e a coletividade o dever de defender e preservar o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado ‘para as presentes e futuras gerações’ está precisamente dando o conteúdo essencial da sustentabilidade. [...] Requer, como seu requisito indispensável, um crescimento econômico que envolva equitativa redistribuição dos resultados do processo produtivo e a erradicação da pobreza (CF, art. 3º), de forma a reduzir as disparidades nos padrões de vida e melhor atendimento da maioria da população. (SILVA, 2010, p. 25).

Na mesma linha de pensamento de José Afonso da Silva, acrescenta Francisco Carrera que, para

que uma cidade sustentável aconteça, deve existir vontade política e institucional:

Um dos mais importantes elementos estratégicos de fomento, não só político, como também institucional, para alcançarmos um modelo real de sustentabilidade nas cidades, está representado na necessidade de estruturação política e, acima de tudo, de poder local, com respaldo das estratégias socioambientais (participação – utilização – publicidade – técnicas decisivas). (SILVA, 2010, p. 28).

A partir de todas essas indicações jurídico-constitucionais e diante das exigências internacionais e pressões da população brasileira, a nova Lei de Mobilidade Urbana foi publicada.

Exige-se agora que os municípios com a partir de 20 mil habitantes elaborem planos de mobilidade urbana em até três anos, que devem ser integrados aos planos diretores. Antes da lei, referida obrigação era imposta apenas aos municípios com mais de 500 mil habitantes.

As cidades que não cumprirem essa determinação podem ter os repasses federais destinados a políticas de mobilidade urbana suspensos. Tal medida se mostra importante, tendo em função que quanto mais rápido os municípios fizerem seus planos, facilitada será a liberação de seus projetos, pois o governo federal não liberará nada contrário à lei.

A nova lei traz outras novidades. Uma delas é a diretriz para integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países (artigo 16, § 1º; e artigo 23, IX).

Embora a conurbação entre cidades brasileiras e suas cidades vizinhas em outros países provoque uma série de desafios do ponto de vista da gestão urbana, essa preocupação com a integração do transporte de caráter urbano nessas cidades encontrava-se negligenciada até então.

O artigo art. 5º da Lei nº 12.597/2012 também traz outro avanço, ao definir como princípio da política a ‘justa distribuição dos benefícios e ônus

decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços” e a “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros”.

De forma explícita, a lei imprime o princípio da equidade na execução da Política de Mobilidade Urbana pelos municípios, no sentido de reconhecer a existência de determinadas desigualdades tanto no uso do espaço público (vias e logradouros) como na externalização dos custos do uso dos diferentes modos de transportes (entre o transporte público e individual motorizado, por exemplo).

A lei de mobilidade urbana tem como objetivo dinamizar o fluxo de bens e pessoas na cidade, por isso, incentiva novas modalidades de transporte urbano e a integração dos já existentes. Inova ao estabelecer uma política de incentivos para que a população prefira o transporte coletivo (por exemplo, autoriza a criação de pedágios urbanos, porém, não é suficiente para proteger o concessionário de transporte público mais utilizado no país (ônibus)). A falta seus custos ainda fará com que os usuários desta modalidade pensem em ônibus lotados em com baixa velocidade média. (GABRILL, 2012, n. p.).

Outro item importante do artigo 8º é a obrigatoriedade dos municípios em divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo. No mecanismo atual de cálculo das tarifas, em que o custo do sistema é rateado apenas entre os usuários pagantes, estes estão pagando um valor a mais para custear a parte dos usuários que não pagam nada ou usufruem de descontos (como policiais militares, carteiros, estudantes, idosos, etc.). A maior distorção desse tipo de subsídio cruzado é que os usuários que pagam a tarifa integral são, em sua maioria, pessoas de baixa renda que não recebem o vale transporte e acabam arcando com todos os benefícios tarifários concedidos a diversas categorias.

Independente do mérito das gratuidades concedidas, o que se questiona é o fato dos demais usuários, que muitas vezes nem sabem desse

mecanismo, arcarem com o ônus da medida. Se houvesse uma fonte externa para financiar os não pagantes, essa distorção poderia ser corrigida

Nesse sentido, os artigos 9º e 10º trazem inovações quanto à regulação econômica dos serviços de transporte coletivo, sobretudo no que concerne às tarifas do transporte por ônibus.

Atualmente o prestador do serviço de transporte urbano por ônibus é remunerado pelo modelo baseado nos custos operacionais estimados por uma planilha elaborada pelo poder concedente (a planilha de custos), que inclui uma margem de remuneração sobre o capital (modelo cost plus). As tarifas, por sua vez, são calculadas pelo rateio deste custo estimado pelo número de passageiros pagantes transportados. Note-se que este modelo não estimula a eficiência, pois se os custos sobem, a tarifa sobe; e em oposto, se os custos caem, a tarifa cai. O modelo, também, acarreta um ciclo vicioso: se o número de passageiros transportados cai, a tarifa sobe. E tarifas altas, por sua vez, resultam em queda do número de passageiros, realimentando o ciclo.

Ademais, os custos de operação dos serviços são de difícil aferição pelo poder concedente (somente o prestador do serviço tem tal conhecimento).

Por fim, o artigo 12º, referente aos serviços de táxi, estipula que o Poder Público deve fixar apenas os valores máximos das tarifas a serem cobradas do usuário, abrindo margem para que os permissionários dos serviços possam praticar descontos ou valores abaixo do estabelecido.

3.1 DA ACESSIBILIDADE E OUTROS DIREITOS GARANTIDOS AOS USUÁRIOS

Ponto que merece destaque é a atenção dada pela nova Lei à acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Segundo prescreve em seu art. 14, inciso IV, os usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana devem ter ambiente seguro e acessível para utilização dos meios de transporte.

Outros aspectos destacados como direito dos usuários são o recebimento de um serviço adequado; a participação do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana; o direito de ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros acerca itinerários, horários, tarifas dos serviços, e modos de interação com outros modais, sempre de forma gratuita.

No que concerne ao direito à informação, nota-se que esta garantia foi amplamente reforçada pela Lei, tudo em consonância com as prescrições do Código de Defesa do Consumidor (aplicável aos usuários dos transportes públicos coletivos). Nessa linha, foi assegurado pela Lei o direito de ser informado sobre: seus direitos e responsabilidades; direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos para resposta.

Com a nova política de mobilidade urbana deverão ser formados órgãos colegiados, ouvidorias, realizadas audiências públicas, tudo com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores de serviço, o que demonstra uma mudança de perspectiva nessa relação, visto que o usuário era completamente excluído da participação na construção do serviço público de transporte no Brasil.

A nova política tarifária para transporte terrestre deverá ser orientada com fim de integrar sua estrutura (econômica e física) aos outros modais de transporte, como por exemplo, metrô, trens e VLT's (Veículo leve sobre trilhos), bem como divulgar ao público os impactos dos benefícios tarifários concedidos. Esta determinação visa dar publicidade as constantes benesses do Estado com o bolso alheio, ao se conceder algum benefício (gratuidades ou descontos), se repassa a conta ou aos demais usuários, via aumento de tarifa, ou o próprio concessionário, indevidamente, arca com tais custos. Ao integrar uma rede de transporte público, o usuário que antes pagava duas ou mais

tarifas para chegar ao seu destino, passa a pagar apenas uma (em sua grande maioria), no que resulta na divisão do valor entre as várias opções utilizadas por este. Em outras palavras, uma das opções que receberia a 'tarifa cheia' passa a receber apenas uma fração, impactando diretamente na qualidade dos serviços. (GABRILL, 2012, [n.p.]).

O que se quer com toda essa gama de direitos e garantias, é assegurar ao usuário, que antes de tudo é um cidadão, o respeito a sua dignidade, para que não tenha que estar diariamente exposto a uma série de fatores que impedem o pleno desenvolvido de suas atividades e direitos, como trabalho, estudo, lazer, liberdade, igualdade, espaço público saudável.

Pensar mobilidade urbana não é só pensar no trânsito, mas sim num melhor acesso à educação, cultura, lazer, bem estar, saúde pública, qualidade do ar, espaços verdes, redução de acidentes, interação com outras formas de transportes não motorizadas, redução de tempo e dinheiro gastos com os elevados custos e impostos em se manter um carro no Brasil.

4 DESAFIOS NA IMPLEMENTAÇÃO DA LEI 12.587/12

O transporte público eficiente é a solução para a maior parte dos problemas no trânsito das grandes cidades brasileiras. Nos últimos dez anos, a frota de veículos do país particulares dobrou, chegando a 60 milhões de unidades. O impacto nas vias urbanas é visível nas grandes cidades e em municípios de médio porte, que já sofrem com o caos dos engarrafamentos.

Porém, como é sabido, após a publicação da lei, há um longo caminho a ser percorrido pelo Poder Público na construção de políticas públicas para garantir a efetiva aplicação da nova política de mobilidade urbana.

Embora a promulgação da lei signifique o preenchimento de uma lacuna, um verdadei-

ro marco institucional e regulatório do setor, e consolide uma nova ação nacional de mobilidade urbana, para sua execução será necessário o comprometimento do Poder Executivo, nos três níveis federais, mas principalmente por parte do Executivo municipal.

A realização de licitação e a consequente concessão do serviço em observância aos princípios da Administração Pública (notadamente legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência), são medidas que se impõem.

Ademais, devem os Poderes Legislativo e Judiciário estar atentos à legalidade dos atos praticados pelos gestores públicos no oferecimento do serviço de transporte público, atuantes na fiscalização e impetração de medidas judiciais necessárias a implementações dos direitos assegurados pela Lei, eventualmente não cumpridos.

A efetividade da lei vai depender ainda da participação dos usuários, seja no âmbito da fiscalização dos serviços, participação, planejamento, manutenção e conversação dos veículos, terminais e pontos de embarque. Com tais posturas se conseguirá de fato mudar a política atual e relação de hostilidade e descaso existente entre o usuário, empresariado e poder público.

Quanto ao automóvel, este deve receber novo tratamento perante o novo prisma de constituição urbanística das cidades, para que seja integrado de forma mais racional. Quem possui carro deve estar ciente de que irá perder privilégios e quem usa transporte público coletivo irá ganhar direitos.

Faz-se mister o engajamento da sociedade para fazer a lei funcionar, somada a capacitação dos agentes municipais, que terão que adequar e implementar as diretrizes e instrumentos da lei à realidade de seus municípios. Com a efetiva execução do plano de mobilidade urbana nas maiores e mais populosas cidades brasileiras, alinhadas ao Estatuto da Cidade e a um bom Plano Diretor, o acesso universal à cidade estará garantido.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A promulgação da lei de diretrizes pode ser considerada uma conquista da sociedade brasileira do ponto de vista institucional. Ela representa uma referência e um novo patamar para formulação e execução de políticas públicas na área, difundindo novos valores e ideias.

A nova política de mobilidade urbana foi resultado de um processo democrático que incorporou a formulação e a discussão dos valores da transparência e da participação. Portanto, consubstancia um instrumento de comunicação e consolidação de novos conceitos e propostas para os problemas de mobilidade urbana no país.

Contudo, sabemos que a sustentabilidade socioeconômica e ambiental das cidades brasileiras, com a necessária ampliação dos investimentos, redução dos congestionamentos e da poluição do ar, e a melhoria da qualidade dos serviços públicos de transporte dependem mais do que uma lei. É necessário o engajamento político dos atores sociais para fazer com que a lei seja aplicada.

O importante papel que deverão ter as gestões municipais para detalhar e adequar os instrumentos da Política Nacional de Mobilidade Urbana à realidade de suas cidades e de seus planos diretores, bem como o maior desafio de colocar esses instrumentos na prática são desafios que se apresentam.

Tudo isso, por sua vez, perpassa pela ampliação da cidadania, o aprofundamento da democracia e, sobretudo, pela capacitação do Estado, em todas as suas esferas, para atender, direta ou indiretamente, as necessidades sociais, envolto ao conceito de sustentabilidade, para que possamos ter um desenvolvimento sustentável das nossas cidades e uma consequente melhor qualidade nos deslocamentos urbanos e na vida dos munícipes.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis**. Disponível em: <www.ipea.gov.br_portal_images_stories_PDFs_comunicado_120106_comunicadoi-pea128_mobilidade_e_acessibilidade_urbanas_sustentaveis>. Acesso em: 10 ago. 2013.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 2 set. 2013.

BRASIL. **Lei n. 10. 257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 3 set. 2013.

BRASIL. **Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 2 set. 2013.

CARRERA, Francisco. **Cidades Sustentáveis: Utopia ou Realidade?** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

GABRILL, Daniel. Lei de Mobilidade Urbana entra em vigor em abril com mudanças para concessionários de serviços públicos. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n.3200, 5 abr. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/21446>>. Acesso em: 22 ago. 2013.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 18.ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional**. 8.ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 8.ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

Recebido em: 15 de fevereiro de 2014
Avaliado em: 18 de fevereiro de 2014
Aceito em: 19 de fevereiro de 2014
