O PLANO DE MOBILIDADE URBANA (LEI 12.587/2012) E A CONTRIBUIÇÃO DA MOBILIDADE CORPORATIVA PARA A SUSTENTABILIDADE DAS CIDADES

Manuela Suranji Pereira Rodrigues (PIBIC/CNPq/FA/UEM), Antonio Rafael Marchezan Ferreira (Orientador), e-mail: spr.manuela@gmail.com; armferreira@uem.br.

Universidade Estadual de Maringá / Departamento de Direito Privado e Processual / Maringá, PR.

CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS – DIREITO – DIREITO PROCESSUAL CIVIL

Palavras-chave: mobilidade urbana, plano de mobilidade urbana, mobilidade corporativa.

Resumo:

O presente trabalho tem por objetivo analisar o planejamento da mobilidade urbana a partir das relações estabelecidas pela mobilidade corporativa, bem como sua contribuição para a sustentabilidade das cidades. Sendo assim, ao longo do trabalho é analisado o histórico da mobilidade urbana, bem como são discutidos os aspectos, a fim de se ter um olhar mais atento ao que dispõe a Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), para a construção do plano de mobilidade municipal de modo a atender às necessidades e anseios da população. Para tanto, realizou-se um estudo da mobilidade corporativa acerca de sua relevância e implicações que traz para a mobilidade das cidades, com o intuito de averiguar quais devem ser as medidas a serem implementadas nos centros urbanos. Ainda, foi verificado que a implementação de um plano de mobilidade urbana traz consequências positivas para o meio ambiente, visto que através da elaboração do plano de mobilidade é priorizado o transporte alternativo ao automóvel, o que favorece a sustentabilidade nas cidades. O tema do presente estudo é relevante pois o atual planejamento urbano fundado no sistema viário e no transporte individual encontra-se em crise, bem como é um dos causadores dos problemas ambientais. Assim sendo, é de suma importância um estudo aprofundado sobre a mobilidade corporativa com o intuito de resolver a atual crise de planejamento urbano, visando também o bem estar ambiental e a manutenção das medidas a serem adotadas e implementadas.

Introdução

A priori deve-se ter claro que a mobilidade urbana se refere ao modo com que a população urbana se locomove nos espaços urbanos, sendo uma característica territorial acerca do acesso a diferentes áreas da cidade, englobando as políticas de transportes, de acessibilidade e de trânsito (PEREIRA, 2014), o que torna essencial a compreensão do atual modelo de deslocamento nos centros urbanos.

Por conta disso, infere-se que a mobilidade urbana não está restrita aos deslocamentos de pessoas e mercadorias na cidade, pois, conforme expõe Elson Manoel Pereira, a mobilidade urbana deveria ser uma política que tem como prioridade a efetivação dos desejos e necessidades do cidadão, atingindo-os com a melhoria das condições de deslocamento nas cidades (PEREIRA, 2014), elevando a mobilidade a um direito.

Insta consignar que a partir desse raciocínio foi estabelecido que a cidade poderia ser subdivida em cidade-mercado, de interesses privados em que os agentes são meros consumidores, e cidade-direito, em que o planejamento urbano deveria ser um mecanismo de redução das desigualdades decorrente das relações de mercado.

Considerando que o Brasil passou por um processo muito acelerado de migração do campo para a cidade sem que houvesse qualquer planejamento para receber as inúmeras famílias que chegavam, o que levou à ampliação do sistema viário de modo a abrir espaço para as novas demandas de deslocamentos e que o transporte rodoviário tem tido prioridade desde a Constituição de 1934, visto que foi a partir deste momento que se iniciou um projeto de construção de rodovias bem como a indústria automobilística foi introduzida no país (RUBIM; LEITÃO, 2013), pode-se dizer que a mobilidade urbana nacional se amolda ao conceito de cidade-mercado.

Entretanto, a exacerbada preferência ao automóvel fez com que as cidades e o planejamento enfocado no sistema viário entrassem em crise, visto que com o aumento do espaço viário, mais aumentou o tráfego, o que implicou em congestionamentos e maior dependência ao automóvel, além de que seu uso prejudicou o planejamento e organização de sistemas de transportes públicos que atendessem à necessidade da população conforme seu crescimento, além de sucatear os já existentes (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Destaca-se ainda que cerca de metade de todos os deslocamentos diários que ocorrem nas cidades são realizados por motivo de trabalho, em que este geralmente possui horários de início e término de jornada coincidentes, agravando ainda mais o colapso do sistema viário, o que acaba por evidenciar o caráter fundamental da mobilidade corporativa nas questões relativas ao transporte na cidade (PETZHOLD; LINDAU, 2017).

Como uma consequência do planejamento da mobilidade urbana a partir do automóvel e do sistema viário, verifica-se que há a prevalência do transporte individual sobre o coletivo, o que acarreta também na produção em excesso de gases de efeito estufa, contribuindo para o aquecimento global (BOHUSCH; SCHEIBE, 2014), além de outros problemas ambientais, levando à necessidade de um plano de mobilidade urbana que não só resolva a crise viária, mas também atenda as demandas ambientais.

Revisão de Literatura

Com o objetivo de analisar a contribuição da mobilidade corporativa para a sustentabilidade das cidades, tendo como ponto de partida a mobilidade urbana e a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana conforme a Lei nº 12.587/2012, a presente pesquisa adotou o método bibliográfico para investigação, visto que teve por base a pesquisa e leitura de leis, artigos, livros e manuais, além de anotações e

fichamentos para o desenvolvimento e fundamentação teórica, bem como a elaborou através do método dedutivo-hipotético, o qual foi utilizado como instrumento de abordagem.

Resultados e Discussão

O objetivo deste projeto era analisar a contribuição do planejamento da mobilidade corporativa para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana dos municípios (Lei 12.587/2012), bem como sua contribuição no desenvolvimento sustentável das cidades enquanto uma das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
Dessa forma, nas discussões foi demonstrado que a mobilidade corporativa pode vir a organizar o uso dos automóveis nos deslocamentos ao trabalho através de estímulos para mudança de hábito, ao fornecer incentivos a outros meios de transportes mais eficientes e sustentáveis do que o automóvel, como caminhada, uso de bicicleta, transporte coletivo e até mesmo a carona (PETZHOLD; LINDAU, 2017).
Também se verificou que o setor corporativo possui um importante papel, visto que tem o poder para instituir alterações no horário da jornada de trabalho a fim de reduzir os deslocamentos em horários de pico, e ainda instituir a modalidade de teletrabalho e home office.
Ademais, assim como previsto na Lei 12.587/2012 em seu artigo 2º[1], é essencial que haja participação da sociedade para que se possa identificar a necessidade do município, bem como os atores envolvidos a fim de que se definam as metas iniciais para a elaboração do plano de mobilidade municipal adequado à localidade com o intuito de que ele seja eficaz.
Destaca-se ainda que a sustentabilidade é inerente ao planejamento da mobilidade corporativa, visto que aproximadamente metade dos deslocamentos urbanos tem como causa o trabalho, o que leva à sobrecarga do sistema viário. Desse modo, os meios alternativos de transporte levam à redução do transporte individual pois priorizam o transporte compartilhado ou não motorizado, o que por si só representa um impacto positivo ao meio ambiente.
Por fim, insta salientar que se constatou que a sustentabilidade não diz tão somente ao meio ambiente, mas também à sustentabilidade da mobilidade urbana que se busca implementar, isto é, se ela será eficaz e eficiente ao ponto de melhorar àquilo que se propõe, tendo a sociedade em prol de seu “sustento” para que não seja somente mais uma política que não traz resultados (BOHUSCH; SCHEIBE, 2014).

Conclusões

Tendo em vista que a mobilidade urbana decorre da forma que a cidade está estruturada, seus problemas somente serão resolvidos se pensados a partir das necessidades da sociedade. É preciso que haja a implementação de uma política completa e não de forma isolada como vem sendo feito com o aumento do sistema

[1] Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

viário ano após ano, pois tal “solução” não resolve de fato o problema. Além disso, o setor corporativo possui papel imprescindível na elaboração do plano de mobilidade urbana, visto que, apesar de não terem poder para controlar a forma com que ocorrem os deslocamentos de seus funcionários, eles é quem detêm poder para fornecer estímulos eficazes para a mudança de hábitos em relação ao transporte, para prezar por meios mais sustentáveis e eficientes que os automóveis de uso individual. Insta pontuar que não há nenhuma previsão legal que obrigue as corporações a instituírem políticas de incentivo ao transporte alternativo ao automóvel, o que importa em identificar oportunidades relativas ao transporte para que as empresas sejam convencidas dos benefícios de atuarem junto ao Estado no desenvolvimento da mobilidade urbana. Por fim, o último resultado obtido é que a sustentabilidade ambiental com o planejamento de mobilidade urbana a partir da mobilidade corporativa e do transporte alternativo é certa, entretanto, a sustentabilidade de um plano de mobilidade urbana, no sentido da reflexão trazida por Graziela Bohusch e Luiz Fernando Scheibe acerca da sua concretização e manutenção, é algo que dependerá do esforço de toda a sociedade.

Agradecimentos

Agradeço à minha família que em tudo me apoia. Ao meu orientador, Prof. Dr. Antonio Rafael Marchezan, por aceitar orientar e conduzir minha pesquisa. Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Fundação Araucária pelo amparo financeiro que permitiu minha dedicação ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC). À Universidade Estadual de Maringá pelo ensino e incentivo à pesquisa científica.

Referências

BOHUSCH, G.; SCHEIBE, L. **Mobilidade Urbana Sustentável: um ensaio sobre o conceito**. Geosul, v. 29, n. 57, p. 157-176, 2014.

PEREIRA, E. M. **Cidade, urbanismo e mobilidade urbana**. Geosul, v. 29, p. 73-92, 2014.

PETZHOLD, G.; LINDAU, L. A. **Planos de mobilidade corporativa: análise e proposta de método para sua elaboração.** TRANSPORTES, v. 25, n. 1, p. 01-11, 2017.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades**. Estudos avançados, v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013.