

**XXVII CONGRESSO NACIONAL DO
CONPEDI PORTO ALEGRE – RS**

DIREITO AMBIENTAL E SOCIOAMBIENTALISMO II

ANA PAULA BASSO

EDSON RICARDO SALEME

PAULO ROBERTO RAMOS ALVES

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

Vice-presidente **Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

Vice-presidente **Sudeste** - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

Vice-presidente **Nordeste** - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

Vice-presidente **Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro

Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - IMED – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

Relações Internacionais para o Continente Americano

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch UFSM – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho Unifor – Ceará

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta Fumec – Minas Gerais

Comunicação:

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro UNOESC – Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC – Minas Gerais

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

D597

Direito ambiental e socioambientalismo II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UNISINOS

Coordenadores: Ana Paula Basso; Edson Ricardo Saleme; Paulo Roberto Ramos Alves. – Florianópolis: CONPEDI, 2018.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-694-9

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Tecnologia, Comunicação e Inovação no Direito

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVII Encontro Nacional do CONPEDI (27 : 2018 : Porto Alegre, Brasil).

CDU: 34



XXVII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI PORTO ALEGRE – RS

DIREITO AMBIENTAL E SOCIOAMBIENTALISMO II

Apresentação

É com imensa satisfação que apresentamos o livro, “Direito Ambiental e Socioambientalismo II”, que é o resultado do Grupo de Trabalho respectivo do XXVII Congresso Nacional do CONPEDI, realizado em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, entre os dias 14 a 16 de novembro deste ano. A grande qualidade das pesquisas efetivamente captou a dinâmica da tecnologia, comunicação e inovação, com traços marcantes nas diversas normas jurídicas editadas.

Constatou-se o alto nível das pesquisas, sobretudo nas apresentações que tivemos o prazer de coordenar. Elas apontam a preocupação socioambiental dos diversos pesquisadores presentes que oralmente expuseram a síntese de seus respectivos artigos, objeto do GP, no qual se entabularam discussões a cada três apresentações.

Os temas de pesquisa refletem a preocupação dos diversos programas brasileiros de pós-graduação que estudam a sustentabilidade, os níveis de desenvolvimento humano e a reiterada e preocupante intervenção antrópica nos diversos sistemas naturais. Os temas são atuais e podem ser divididos em grandes grupos, quais sejam: a) Proteção de recursos hídricos e legislação correspondente; b) Resíduos sólidos; c) Nanotecnologia; d) Proteção das cidades brasileiras; e) Compensação ambiental; f) Pagamento por serviços ambientais; g) Problemas oriundos da gentrificação e da modificação sem planejamento das cidades, entre outros temas de real magnitude tais como: ecologia no direito, descartes inadequados de produtos poluentes, diminuição de pescados e outros que não se encontram, necessariamente, na ordem aqui referida.

Os diversos trabalhos representam a profundidade da pesquisa e o esforço dos participantes em elaborar trabalhos com profundidade e esmero. Dessa forma se desenvolveram as atividades do XXVII CONPEDI neste GT, cuja temática dos trabalhos efetivamente estava centrada na Comunicação, Tecnologia e Inovação no Direito, tal como proposto pela equipe responsável pelo Congresso. Isto foi observado nas apresentações que reiteraram a necessidade de manutenção dos atuais mecanismos protetores do ambiente e também no oferecimento de novas formas de se evitar problemas a ele relacionados, sobretudo em face das mudanças climáticas e outros eventos decorrentes da reiterada intervenção humana no ambiente que desconhece os resultados de suas ações. Por este motivo se devem redobrar medidas protetivas em defesa de todos os sistemas ecológicos e naturais de forma a cumprir

o desiderato indicado no art. 225 da Constituição Federal, em defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações.

Prof. Dr. Paulo Roberto Ramos Alves – UPF

Prof. Dr. Edson Ricardo Saleme – UNISANTOS

Profa. Dra. Ana Paula Basso - UFCG

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

**A MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA INSTITUÍDA PELA
LEI COMPLEMENTAR ESTADUAL Nº 162/1998: UMA ANÁLISE A PARTIR DE
CIDADES INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS**

**THE URBAN MOBILITY OF THE METROPOLITAN REGION ESTABLISHED BY
THE STATE COMPLEMENTARY LAW NO. 162/1998: AN ANALYSIS FROM
INTELLIGENT AND SUSTAINABLE CITIES**

**Danyelle Cristina Schemes ¹
Aires Jose Rover ²**

Resumo

Este trabalho tratou sobre a mobilidade urbana da região metropolitana instituída pela Lei Complementar Estadual nº 162/1998: uma análise a partir de cidades inteligentes e sustentáveis e teve por principal finalidade analisar as medidas do modelo de gestão associada, para enfrentar os problemas da mobilidade urbana para a Região Metropolitana, com base no seu objetivo de planejamento regional voltado para o desenvolvimento sustentável, equilibrado e integrado da região, de acordo com a política urbana e as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades. Conclui-se, que algumas ações são voltadas para o implemento da gestão associada no tocante à mobilidade urbana.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Região metropolitana, Lei complementar nº 162/1998, Cidades inteligentes e sustentáveis

Abstract/Resumen/Résumé

This paper deals with the urban mobility of the metropolitan region instituted by State Complementary Law no. 162/1998: an analysis based on intelligent and sustainable cities and its main purpose was to analyze the measures of the associated management model to address the problems of urban mobility for the Metropolitan Region, based on its objective of regional planning aimed at sustainable, balanced and integrated development of the region, in accordance with the urban policy and the guidelines established in the Statute of Cities. It is concluded that some actions are directed towards the implementation of associated management in urban mobility.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Urban mobility, Metropolitan region, Complementary law no. 162/1998, Intelligent and sustainable cities

¹ Mestranda em Direito da UFSC. Membro do Grupo de Pesquisas da UFSC do Governo eletrônico, inclusão digital e sociedade do conhecimento.

² Doutorado em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil(1999) Prof. Adjunto II da Universidade Federal de Santa Catarina , Brasil

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem por principal finalidade discorrer sobre quais parâmetros são adotados para a mobilidade urbana da Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar Estadual nº 162/1998 e como esta mobilidade poderá ser enfrentada, visando o cumprimento das diretrizes para o desenvolvimento sustentável, equilibrado e integrado previsto na legislação vigente.

A escolha do tema proposto ocorreu, porque tinha-se por finalidade tratar acerca de um assunto que envolvesse um tema recorrente não somente na comunidade jurídica, mas também na própria sociedade e diretamente ligado à temática da sustentabilidade, já que esta última vem gerando debates e discussões das mais variadas.

Além disso, desejava-se tratar de outro assunto relevante e que pudesse ser visto em conjunto com a sustentabilidade, qual seja, a mobilidade urbana que, aliás, vem sendo alvo de preocupação de vários municípios brasileiros.

Sendo assim, trata-se da mobilidade urbana da região metropolitana instituída pela Lei Complementar nº 162/1998: uma análise a partir de cidades inteligentes e sustentáveis, visto que esta é matéria que está relacionada à defesa e preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado das presentes e futuras gerações.

Por isso, indaga-se: em que medida a Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar nº 162/1998 aplica o planejamento integrado para o desenvolvimento regional e levando-se em consideração as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades, Estatuto da MetrÓpole, Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030 e, em conformidade com os objetivos da Organização das Nações Unidas para 2030?

A hipótese levantada como resposta do problema acima citado é a seguinte: o modelo de gestão associada enfrentará o problema da mobilidade urbana para a Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar nº 162/1998, com o planejamento integrado para o desenvolvimento regional, de acordo com a política urbana e as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades, bem como a prestação integrada dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, mobilidade urbana e saneamento básico.

Por isso, alguns fatores poderão interferir no desenvolvimento deste trabalho, a exemplo dos elementos doutrinários e documentais, já que será através deles que se confirma ou não a hipótese levantada e observam-se os variados posicionamentos e entendimentos quanto ao tema em apreço.

O objetivo geral desse estudo é, então, analisar as medidas do modelo de gestão associada, para enfrentar os problemas da mobilidade urbana para a Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar nº 162/1998, com base no seu objetivo de planejamento regional voltado para o desenvolvimento sustentável, equilibrado e integrado da região, de acordo com a política urbana e as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades.

Dentre os objetivos específicos, citam-se, pois, os seguintes:

a) detalhar os objetivos definidos pela Organização das Nações Unidas para 2030, do Estatuto das Cidades, do Estatuto da Metrópole e Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030;

3. identificar as ações para o implemento da gestão associada da Região Metropolitana da Grande Florianópolis com os objetivos da Organização das Nações Unidas, Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030, Estatuto das Cidades e Estatuto da Metrópole; e,

3. analisar a mobilidade urbana a partir de cidades inteligentes e sustentáveis.

Principia-se, desta forma, tratando acerca da sustentabilidade e cidades inteligentes e sustentáveis no capítulo 2, para, por conseguinte, versar-se no decorrer do capítulo 3 da mobilidade urbana em cidades inteligentes e sustentáveis.

Por fim, trata-se da temática central desse estudo, qual seja, da mobilidade urbana da região metropolitana instituída pela Lei Complementar nº 162/1998: uma análise a partir de cidades inteligentes e sustentáveis.

Encerra-se o presente trabalho com a apresentação da conclusão, sendo que são adotados alguns procedimentos metodológicos, a saber: o método de abordagem dedutivo (PASOLD, 1999, p. 85) e, a técnica de pesquisa relativa à documentação indireta (MARCONI; LAKATOS, 2002, p. 62-77).

2 SUSTENTABILIDADE E CIDADES INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS

Este capítulo inicial destina-se ao exame de temas correlatos, mas que serão tratados em tópicos distintos, quais sejam, sustentabilidade e cidades inteligentes e sustentáveis, visto que uma vez tratados separadamente, ter-se-á uma melhor visão acerca de cada qual.

2.1 Sustentabilidade

Quando se trata do tema “sustentabilidade” se faz importante destacar, inicialmente, que sua noção está diretamente ligada à ideia de ambientalismo, movimentos sociais e, ainda, educação ambiental, dentre outros (JACOBI, 2003, p. 190).

Discorre, por isso, Lima (2018) que:

As duas últimas décadas testemunharam a emergência do discurso da sustentabilidade como a expressão dominante no debate que envolve as questões de meio ambiente e de desenvolvimento social em sentido amplo. Em pouco tempo, sustentabilidade tornou-se palavra mágica, pronunciada indistintamente por diferentes sujeitos, nos mais diversos contextos sociais e assumindo múltiplos sentidos.

Sua expansão gradual tem influenciado diversos campos do saber e de atividades diversas, entre os quais o campo da educação. Há pouco mais de uma década, observa-se entre os organismos internacionais, as organizações não-governamentais e nas políticas públicas dirigidas à educação, ambiente e desenvolvimento de alguns países, uma tendência a substituir a concepção de educação ambiental, até então dominante, por uma nova proposta de “educação para a sustentabilidade” ou “para um futuro sustentável”.

Compreende-se, pois, que a expressão sustentabilidade pode ser vista por intermédio de diversos ângulos, sendo que, dentre eles, cita-se o aspecto ambiental e que está diretamente ligado, por exemplo, com o meio ambiente e também o desenvolvimento social (BACHA; SANTOS. SCHAUN, 2018).

Além de o conceito de sustentabilidade ser considerado bastante abrangente, está ligado, dentre outros, ao aspecto ambiental, ou seja, ao meio ambiente, biodiversidade e bemestar do ser humano, motivo pelo qual está, inclusive, intrinsecamente relacionado ao âmbito jurídico (BRASIL, 2010, p. 17).

Nesta mesma linha de raciocínio, leciona Machado (2014, p. 67) que a sustentabilidade se refere à relação entre o homem e o estado ambiental, seja com relação ao presente quanto ao futuro.

Quando se destacam as expressões “presente e futuro”, mister se faz salientar que estas têm intrínseca relação com a concepção de sustentabilidade, porque nas lições de Irina Mikhailova (2004, p. 35):

Em seu sentido lógico sustentabilidade é a capacidade de se sustentar, de se manter. Uma atividade sustentável é aquela que pode ser mantida para sempre. Em outras palavras: uma exploração de um recurso natural exercida de forma sustentável durará para sempre, não se esgotará nunca. Uma sociedade sustentável é aquela que não coloca em risco os elementos do meio ambiente.

Feitas essas considerações, afirma-se, então, que o tema “sustentabilidade” possui natureza multidimensional, motivo pelo qual pode ser visto sob a dimensão social, ética, econômica, jurídico-política e ambiental (FREITAS, 2012, p. 50).

Sendo assim, afirma-se que a sustentabilidade se encontra mencionada, aliás, no artigo 225, *caput*, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, como se pode verificar de sua redação, *in verbis*:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 1988).

Da redação deste dispositivo ora mencionado, compreende-se, então, que a sustentabilidade tem direta relação com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e qualidade de vida, motivo pelo qual compete ao Poder Público e também à própria sociedade defendê-los para as presentes e as futuras gerações (BRASIL, 1988).

2.2 Cidades Inteligentes e Sustentáveis

As cidades inteligentes ou também chamadas de *smart cities*, por sua vez, podem ser consideradas, segundo a União Europeia, como uma espécie de sistema que faz com que os indivíduos interajam e utilizem-se da energia, de materiais, serviços e financiamento para que se possa alcançar o desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, a melhoria na qualidade de vida das pessoas (FGV PROJETOS, 2018).

Afirma-se, além disso, que essas cidades contam com fluxos de interação e que podem ser entendidos como inteligentes, haja vista que se faz, então, utilização “[...] estratégica de infraestrutura e serviços e de informação e comunicação com planejamento e gestão urbana para dar resposta às necessidades sociais e econômicas da sociedade” (FGV PROJETOS, 2018).

Discorre, nesse ínterim, Lemos (2013, p. 47) ao explicar que:

Esse processamento inteligente servirá como referência e norteará as tomadas de decisões de empresas, governos e cidadãos, com o intuito de tornar as atividades urbanas mais eficientes e sustentáveis nas esferas econômica, social, ecológica e política. Conseqüentemente, o foco hoje são projetos que visam tornar a economia, a mobilidade urbana, o meio ambiente, os cidadãos e o governo mais inteligentes. A cidade passa a ser um organismo informacional que reage e atualiza todos sobre suas condições a qualquer hora.

Afirma-se, assim, que as cidades inteligentes são aquelas em que se prioriza o desenvolvimento de atividades urbanas mais eficientes e sustentáveis, razão pela qual essa sustentabilidade reflete-se em várias esferas, como, por exemplo, a econômica, social, ecológica e política. Por isso, há especial atenção à mobilidade urbana, ao meio ambiente e aos cidadãos em geral (LEMOS, 2013, p. 47-49).

De acordo com esses breves apontamentos, destaca-se, ainda, que as cidades inteligentes estão ligadas a uma abordagem que inclui: a) tecnologias que promovem maior eficiência energética e otimização na produção de bens e serviços; b) sistemas inteligentes de monitoramento e gerenciamento das infraestruturas urbanas e antecipação de acidentes naturais; e, c) sistemas integrados para que haja a gestão de ativos, dentre outros (WEISS; BERNARDES; CONSONI, 2018, p. 3-4).

3 MOBILIDADE URBANA EM CIDADES INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS

A mobilidade urbana é expressão que muito vem sendo destacada nos últimos tempos e refere-se, em síntese, ao uso e ocupação do solo urbano, sistemas de transporte, infraestrutura viária e a interação existente entre o fator humano, veículo, via pública e meio ambiente (SCARINGELLA, 2001).

De acordo com lições de Campos (2006), a mobilidade urbana está intrinsecamente relacionada com ações e programas voltados à utilização e ocupação do solo urbano e, conseqüentemente, à gestão dos transportes.

Essa mobilidade urbana vem, entretanto, despertado a preocupação de determinados municípios, como, por exemplo, São Paulo, porque em decorrência do aumento de veículos automotores e falta de infraestrutura adequada (SCARINGELLA, 2001) tem-se buscado aliá-la à sustentabilidade, uma vez que facilitando-se o acesso aos bens e serviços de uma maneira mais eficiente, prioriza-se, por conseguinte, uma melhor qualidade de vida da população atual sem que se prejudiquem as futuras gerações (CAMPOS, 2006).

Quando se trata acerca da mobilidade urbana em cidades inteligentes, registra-se que estes são assuntos que têm intrínseca relação, haja vista que:

[...] a mobilidade sustentável consiste na coordenação de ações conjuntas para produzir efeitos acumulativos de longo prazo atrelados ao balanceamento de metas ambientais, econômicas e sociais da sustentabilidade, incluindo as seguintes ações:
⇒ Combinar políticas de tarifação de transporte público e uso de automóvel refletindo os custos externos causados e com diferenciação em relação a hora de pico e fora do pico, tanto quanto, em áreas congestionadas e não congestionadas.

⇒ Direcionar os programas de investimento em transportes para as mudanças que possam ocorrer na demanda devido às políticas de ação anteriormente descritas e especialmente com relação ao aumento da demanda por melhores transportes públicos, ou seja, mais rápidos e com melhores serviços.

⇒ Desenvolver um plano de uso do solo dando suporte a necessidade por novas moradias próximas as áreas centrais, em cidades satélites ou ao longo de corredores bem servidos de transporte público, além da crescente necessidade e oportunidade de utilizar o transporte público (CAMPOS, 2006).

Afirma-se, em decorrência do acima exposto, que se uma cidade inteligente é aquela que prioriza o investimento em capital humano, social e infraestrutura de comunicação tradicional e moderna (LARA; COSTA; MARQUES; SANTOS, 2013), é por intermédio dela que se pode melhorar a mobilidade urbana, tal como já acontece, exemplificadamente, na capital do Estado do Paraná, Curitiba, porque desde a década de 70 vem sendo considerada como um modelo mundial de transporte, urbanização e respeito ao meio ambiente (WEISS; BERNARDES. CONSONI, 2013).

Nos últimos anos, destaca-se, pois, que Curitiba “[...] vem realizando investimentos no planejamento e execução de modernizações nos sistemas de infraestrutura da cidade, com especial atenção às questões de mobilidade”, motivo pelo qual é um dos 10 (dez) municípios mais inteligentes de todo o mundo (WEISS; BERNARDES. CONSONI, 2013).

Compreende-se, assim, que há intrínseca relação entre as temáticas “mobilidade urbana” e “cidades inteligentes e sustentáveis”.

4 A MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA INSTITUÍDA PELA LEI COMPLEMENTAR ESTADUAL Nº 162/1998 E AS CIDADES INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS

Como o objetivo central dessa pesquisa é analisar as medidas do modelo de gestão associada, para enfrentar os problemas da mobilidade urbana para a Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar nº 162/1998, com base no seu objetivo de planejamento regional voltado para o desenvolvimento sustentável, equilibrado e integrado da região, de acordo com a política urbana e as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades, importante se faz salientar, primeiramente, que dá-se ênfase ao Estatuto das Cidades, porque esse respectivo estatuto vem disciplinado por intermédio da Lei nº 10.257/2001 e tem por finalidade estabelecer “[...] normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade

urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”, nos moldes do parágrafo único do artigo 1º (BRASIL, 2001).

Ademais, não se pode esquecer que diante do objetivo geral a que se destina essa pesquisa, já mencionado no parágrafo anterior, necessário se faz atentar ao Estatuto da Metrópole, porque esse estatuto regulamentado pela Lei nº 13.089/2015 alterou a Lei nº 10.257/2001, devendo-se observar ao disposto em seu artigo 1º e que assim dispõe:

Art. 1º Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos XX do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24, no § 3º do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal.

§ 1º Além das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas, as disposições desta Lei aplicam-se, no que couber:

I – às microrregiões instituídas pelos Estados com fundamento em funções públicas de interesse comum com características predominantemente urbanas; II – (VETADO).

§ 2º Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, e em outras leis federais, bem como as regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano, a política nacional de desenvolvimento regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, mobilidade urbana e meio ambiente (BRASIL, 2015).

Nota-se, assim, que o Estatuto da Metrópole não pode ser confundido com o Estatuto das Cidades, visto que aquele operou mudanças neste último. Ademais, o Estatuto da Metrópole trata em seus 25 (vinte e cinco) dispositivos sobre: disposições preliminares; instituição de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas; governança interfederativa de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas; instrumentos de desenvolvimento urbano integrado e, ainda, atuação da União no desenvolvimento urbano integrado (BRASIL, 2015).

O Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030, por sua vez, tem o escopo de “[...] agregar esforços e resultados alcançados, como também aumentar a sinergia e a efetividade dos programas já realizados e em andamento pelo governo estadual”. Trata-se, dessa forma, de “[...] iniciativa do Governo do Estado, por meio da Secretaria de Estado do Planejamento, em cooperação com a UFSC e com apoio da FAPESC” (SANTA CATARINA, 2030).

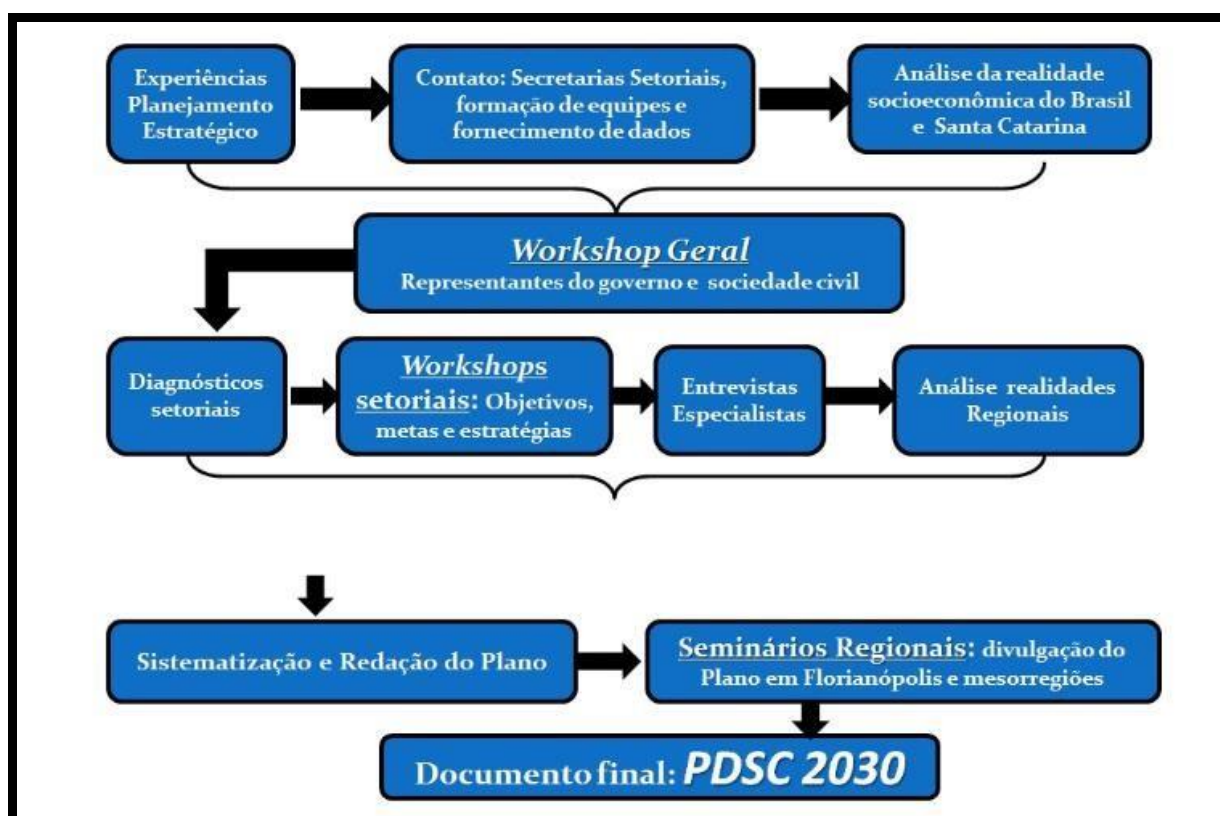
Este plano que também tem direta relação com o objetivo a que se destina essa pesquisa, possui alguns eixos, quais sejam, desenvolvimento econômico, desenvolvimento social, infraestrutura e meio ambiente e gestão pública. Por isso, está ligado, sob a ótica

econômica: à indústria, comércio, ciência e tecnologia; agricultura e pesca; e, turismo. O eixo social, por sua vez, está ligado à saúde, segurança pública, assistência social, trabalho e habitação e educação (SANTA CATARINA, 2030).

No tocante ao eixo de infraestrutura e meio ambiente do Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030, destaca-se que este está relacionado, como a sua própria nomenclatura já indica, à infraestrutura, meio ambiente e mobilidade urbana. E, finalmente, o eixo da gestão pública está ligado aos recursos pessoais e de finanças (SANTA CATARINA, 2030).

Vale salientar, ainda, que o Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030 se baseia em metodologia já definida e que pode ser vista na sequência.

Ilustração 1: Metodologia do Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030



Fonte: Santa Catarina (2030)

Destarte, frisa-se que vários são os objetivos da Organização das Nações Unidas para 2030 e que interessam ao foco central dessa pesquisa (ONUBR, 2030).

Dentre esses objetivos acima mencionados e que decorreram da Cúpula da Organização das Nações Unidas (ONU), cita-se que aqueles que se voltam ao foco central dessa pesquisa, quais sejam:

- Objetivo 6: garantir a disponibilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todos; e,
- Objetivo 11: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis (ONUBR, 2030), como se verificará na ilustração na sequência apresentada:

Ilustração 2: Objetivos da Organização das Nações Unidas para 2030



Fonte: ONUBR (2030)

Nota-se em conformidade com a ilustração acima apresentada e os objetivos anteriormente destacados que têm direta relação com o foco central desse estudo, que a Organização das Nações Unidas se preocupa com vários assuntos que assolam inúmeros países do mundo, sendo que, dentre eles, cita-se, a mobilidade urbana.

Destaca-se, aliás, que a própria Organização das Nações Unidas fornece orientações para que os países saibam, por exemplo, como buscar transportes sustentáveis até o ano de 2030, data que foi firmada por intermédio do Acordo de Paris (TANSCHKEIT, 2016).

Por isso, o Relatório intitulado “Mobilizando o Transporte Sustentável pelo Desenvolvimento” é um exemplo de documento que fornece orientações para que os países

passem, gradativamente, a adotar um transporte sustentável até o ano de 2030 (TANSCHHEIT, 2016).

O Relatório supramencionado, qual seja, “Mobilizando o Transporte Sustentável pelo Desenvolvimento” listou, dessa forma, dez orientações aos países, quais sejam:

1) planejar e direcionar investimentos que se baseiam em três dimensões do desenvolvimento sustentável, isto é, desenvolvimento social, impactos ambientais e crescimento econômico;

2) integrar esforços de planejamento de transportes sustentáveis com balanço apropriado aos modos de transporte: integração vertical entre os níveis governamentais e horizontal entre modos, territórios e setores;

3) criação de estruturas institucionais, legais e regulamentares de apoio para que haja a promoção do transporte sustentável e eficaz;

4) desenvolvimento de capacidade técnica dos planejadores e dos implementadores de transportes e, em especial, nos países que estão em processo de desenvolvimento por meio de parcerias com organizações internacionais, bancos de desenvolvimento e governos para que se garanta o acesso igual ao mercado, aos postos de trabalho, à educação e outras necessidades;

5) reforçar os esforços preventivos em mortes e lesões no trânsito;

6) fomentar a informação do público e engajamento como parceiro para o avanço de soluções de transporte sustentável;

7) estabelecer estruturas de monitoramento e avaliação do transporte sustentável e de criação e capacidade para coleta e análise de dados e de estatísticas sólidas e confiáveis;

8) promoção de fontes de financiamento diversas e estruturas fiscais coerentes para que se possam promover sistemas, iniciativas e projetos de transportes sustentáveis;

9) ampliação de financiamento internacional do desenvolvimento e o financiamento climático para o transporte sustentável; e, ainda,

10) promoção da tecnologia de transporte sustentável por intermédio de investimentos governamentais orientados para que se alcancem resultados e políticas de incentivo aos investimentos do setor privado e ações por várias estruturas de estímulo (TANSCHHEIT, 2016).

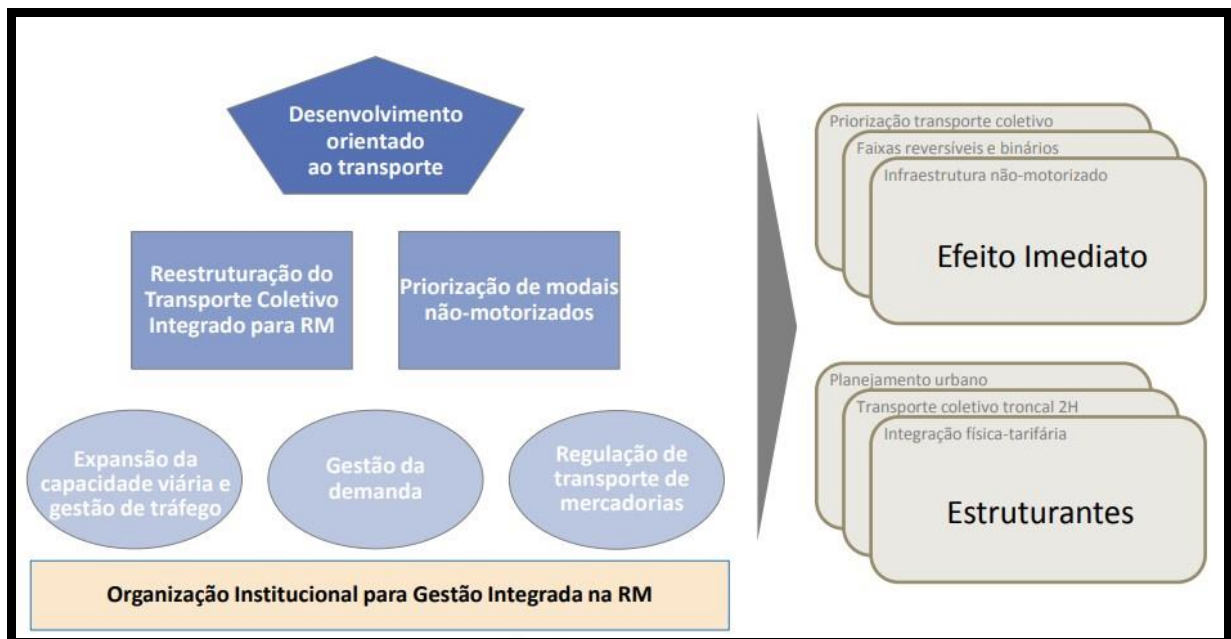
Dito isso, afirma-se que a Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar Estadual nº 162/1998 adota algumas ações para o implemento da gestão associada no tocante à mobilidade urbana, nos moldes das diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades, Estatuto

das Metr6poles, Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030 e objetivos da Organiza73o das Na73es Unidas para 2030.

Diante do acima mencionado, verifica-se que os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana Sustent3vel para a Regi3o Metropolitana instituída pela Lei Complementar Estadual n6 162/1998 s3o:

- 1) realizar um desenvolvimento orientado ao transporte;
- 2) reestruturar o transporte coletivo integrado;
- 3) expandir a capacidade vi3ria e gest3o de tr3fego;
- 4) priorizar o transporte coletivo;
- 5) priorizar a infraestrutura n3o motorizada; e,
- 6) realizar um planejamento urbano, como se pode observar na ilustra73o que ser3 na sequ4ncia apresentada.

Ilustra73o 3: A73es destinadas 3 melhoria na mobilidade urbana da Regi3o Metropolitana instituída pela Lei Complementar Estadual n6 162/1998



Fonte: Medeiros (2014)

Verifica-se, assim, que a Regi3o Metropolitana instituída pela Lei Complementar Estadual n6 162/1998 est3 voltada ao modelo de gest3o associada e que busca enfrentar o problema da mobilidade urbana, com o planejamento integrado para o desenvolvimento regional, de acordo com a pol3tica urbana e as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades,

bem como a prestação integrada dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, mobilidade urbana e saneamento básico.

5 CONCLUSÃO

Como o objetivo geral dessa pesquisa foi analisar as medidas do modelo de gestão associada, para enfrentar os problemas da mobilidade urbana para a Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar nº 162/1998, com base no seu objetivo de planejamento regional voltado para o desenvolvimento sustentável, equilibrado e integrado da região, de acordo com a política urbana e as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades, iniciou-se este estudo tratando sobre a sustentabilidade, as cidades inteligentes e sustentáveis e a mobilidade urbana em cidades inteligentes e sustentáveis.

Destacou-se, então, que a sustentabilidade pode ser compreendida como expressão que está ligada à vários aspectos, como, por exemplo, o ambiental, social, econômico e jurídico.

A sustentabilidade pode ser vista, assim, como uma expressão que tem direta relação com a mobilidade urbana, porque as cidades inteligentes e sustentáveis são aquelas que visam o desenvolvimento de atividades urbanas mais eficientes e sustentáveis, ações e programas voltados à utilização e ocupação do solo urbano e gestão dos transportes, dentre outros.

A mobilidade urbana vem despertando a preocupação de vários municípios brasileiros, razão pela qual tem-se buscado aliá-la à sustentabilidade, uma vez que se facilita, conseqüentemente, o acesso aos bens e serviços de uma maneira mais eficiente e prioriza-se uma melhor qualidade de vida da população atual sem que se prejudiquem as futuras gerações.

Sendo assim, constata-se que a Região Metropolitana instituída pela Lei Complementar Estadual nº 162/1998 se baseia, então, em um modelo de gestão associada que tem por escopo enfrentar o problema da mobilidade urbana, com o planejamento integrado para o desenvolvimento regional, de acordo com a política urbana e as diretrizes estabelecidas no Estatuto das Cidades, bem como a prestação integrada dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, mobilidade urbana e saneamento básico.

REFERÊNCIAS

BACHA, Maria de Lourdes; SANTOS, Jorgina; SCHAUN, Angela. Considerações teóricas sobre o conceito de sustentabilidade. **VII Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia.**

Disponível em: <http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos_10/31_cons_teor_bacha.pdf/>. Acesso em: 20 maio 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.089**, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei n  10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm>. Acesso em: 26 maio 2018.

_____. **Sustentabilidade ambiental no Brasil**: biodiversidade, economia e bem-estar humano. Brasília: IPEA, 2010.

_____. **Lei n  10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constitui o 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: 26 maio 2018.

_____. **Constitui o da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 20 maio 2018.

CAMPOS, V nia Barcellos Gouvêa. Uma visão de mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, 2006. Disponível em: <http://s3.amazonaws.com/academia.edu/documents/39070482/08umavisaodaMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498322585&Signature=Wm9GggPOYFCluehJ7IIU3lQe%2Bd4%3D&response-content-disposition=inline%3Bfilename%3D08umavisao_da_Mobilidade_Urbana_Sustentav.pdf>. Acesso em: 20 maio 2018.

FGV PROJETOS. **O que é uma cidade inteligente?** Disponível em: <<http://www.fvprojetos.fgv.br/noticias/o-que-e-uma-cidade-inteligente>>. Acesso em: 20 maio 2018.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GAMA, Kiev; ALVARO, Alexandre; PEIXOTO, Eduardo. Em dire o a um modelo de maturidade tecnológica para cidades inteligentes. **VII Simpósio Brasileiro de Sistemas de Informa o**, 2012. Disponível em: <<http://www.lbd.dcc.ufmg.br/colecoes/sbsi/2012/0018.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2018.

JACOBI, Pedro. Educa o ambiental, cidadania e sustentabilidade. **Cadernos de pesquisa**, n. 118, p. 189-205, mar. 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/cp/n118/16834.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2018.

LARA, Alexander Prado; COSTA, Eduardo Moreira da; MARQUES, Jamile Sabatini; SANTOS, Neri dos. Projeto Florip@21: a construção de uma região inteligente na cidade de Florianópolis, Brasil. **Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)**, Departamento de Engenharia e Gestão do Conhecimento (EGC), AgoraLab, 2013. Disponível em: <http://www.altec2013.org/programme_pdf/351.pdf>. Acesso em: 20 maio 2018.

LEMONS, André. Cidades inteligentes: de que forma as novas tecnologias – como a computação em nuvem, o *big data* e a internet das coisas – podem melhorar a condição de vida nos espaços urbanos? **FGV SB Sistema de Bibliotecas**, v. 12, n. 2, p. 46-49, jul./dez. 2013. Disponível em: <<https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/gvexecutivo/article/view/20720/19454>>. Acesso em: 20 maio 2018.

LIMA, Gustavo da Costa. O discurso da sustentabilidade e suas implicações para a educação. **Red de Revistas Científicas da América Latina y el Caribe, España y Portugal**. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/html/317/31760207/>>. Acesso em: 20 maio 2018.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 22. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: Malheiros, 2014.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**, v. XVI, n. 1, p. 25-35, jun. 2008. Disponível em: <<https://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13/10>>. Acesso em: 20 maio 2018.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

MEDEIROS, Guilherme. Plano de mobilidade urbana sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS. **Seminário Mobilidade Urbana Sustentável Práticas e Tendências**, 2014. Disponível em: <<http://thecityfixbrasil.com/files/2014/12/7.-PLAMUS-Plano-de-MobilidadeUrbana-Sustentavel-da-Grande-Florianopolis-Guilherme-Medeiros1.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2018.

MIKHAILOVA, Irina. Sustentabilidade: evolução dos conceitos teóricos e os problemas de mensuração prática. **Revista Economia e Desenvolvimento**, n. 16, p. 22-41, 2004. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/eed/article/viewFile/3442/1970>>. Acesso em: 20 maio 2018.

ONUBR. **Transformando nosso mundo: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>>. Acesso em: 01 jul. 2018.

PASOLD, Cesar Luiz. **Prática da pesquisa jurídica** - idéias e ferramentas úteis para o pesquisador do Direito. 2. ed. rev. e ampl. Florianópolis: OAB/SC Editora, 1999.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Planejamento. **Ações**: regiões metropolitanas. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/acoes/18-regionais>>. Acesso em: 26 maio 2018.

_____. Secretaria do Estado do Planejamento. **Plano de Desenvolvimento SC 2030**. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/acoes/45-plano-catarinense-de-desenvolvimento>>. Acesso em: 01 jul. 2018.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, v. 15, n. 1, São Paulo, jan./mar. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392001000100007&script=sci_arttext&tlng=pt>. Acesso em: 20 maio 2018.

TANSCHKEIT, Paula. Dez recomendações da ONU para a sustentabilidade nos transportes. **Mobilize**, 06/12/2016. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/10144/dezrecomendacoes-da-onu-para-a-sustentabilidade-nos-transportes.html>>. Acesso em: 05 set. 2018.

WEISS, Marcos Cesar; BERNARDES, Roberto Carlos; CONSONI, Flavia Luciane. **Cidades inteligentes**: casos e perspectivas para as cidades brasileiras. 2013. Disponível em: <http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33960289/Cidades_Inteligentes_ALTEC2013.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1498324069&Signature=CYJUswVMEzgPkEdCaPw2Em9Dtok%3D&response-content-disposition=inline%3Bfilename%3DCidades_inteligentes_casos_e_perspectiva.pdf>. Acesso em: 20 maio 2018.

_____. Cidades inteligentes como nova prática para o gerenciamento de serviços e infraestruturas urbanas: a experiência da cidade de Porto Alegre. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, p. 3-4. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/2015nahead/21753369-urbe-2175-3369007003AO01.pdf>> Acesso em: 01 jul. 2018.