

A (I)MOBILIDADE URBANA (IN)SUSTENTÁVEL; UM DIREITO PERTO E UMA REALIDADE LONGÍNQUA

*Hélio Cimini

Mestrando em Direito e Regulamentação Territorial, Especialista em Direito Público, Professor na graduação e pós-graduação em Direito. Sócio fundador do Cimini Franco e Flores Advocacia.

Porque se liga intimamente ao direito de locomoção do indivíduo, a mobilidade se apresenta uma agenda urgente em muitas cidades do mundo. E se é costume nosso levar os olhos no céu quando na terra falta a luz, aconteceu em diversos países a Semana da Mobilidade – dia 16 a 22 de setembro – cujos objetivos são reflexões e ações para melhorar a cidade.

As notícias nada alvissareiras dão conta de uma realidade dantesca: não se movimenta na cidade! O trânsito, porque caótico, tem se transformado num elemento de infelicidade humana sem muitas perspectivas de melhora. E a pergunta que se faz neste momento é: o que tem o Direito com isso? Tudo! A felicidade do homem é uma preocupação do Estado. (CF/88)

Tomando em consideração o Direito como instrumento de discurso, é nesse plano que poderia vicejar uma nova sistemática no sentido de que a mobilidade sustentável se concretize. Basta compor a lógica de que desenvolvimento sustentável é um princípio que vai buscar na Constituição Federal o status de sua existência, o reconhecimento como instituto jurídico que reclama materialização. Contrário disso é a ineficácia do Estado.

Vejamos:

O Direito trabalha com duas lógicas bem representada pela “Escola de Atenas”. Uma eterna dualidade entre *dever ser* e o *ser*. Entre a *nyaia* e a *niti* dos indianos conforme indicação que nos dá Amartia Sen. Em resumo, de um lado o que é fruto dos nossos desejos – o desejo do direito inclusive – e do outro aquilo que ocorre efetivamente.

O grande desafio, por vezes esquecido, é que esse dualismo não se contradiz ou pelo menos não deveria.

Mas no Brasil, em se tratando de mobilidade, o desejo está muito distante de ser implementado inclusive por culpa dos próprios legisladores. Fizeram como o Diabo, entregaram com uma mão (sob o ponto de vista deontológico) e tiraram com a outra (sob o ponto de vista ontológico) .

A Lei 12.587/2012 instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana com o objetivo de conceituar e estabelecer auxílio à legislação de cogência. Nesta lei ficou definido que: i. 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 de pessoas e cargas no espaço urbano (art.4º,II).

Quanto aos princípios e diretrizes, ficou estabelecido que haverá prioridade do transporte não motorizado em relação ao motorizado, priorização do transporte público, incentivo às energias renováveis e menos poluentes, dentre outros.

Já em relação aos objetivos, destaca-se a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade.

Ocorre, entretanto, que uma lei que fixa diretrizes não estabelece cogência imediata, cria linhas gerais, uma diretiva, projetos, não necessariamente estabelece cogência, que por sua vez fica a cargo das legislações específicas. A Lei de Mobilidade Urbana está para um dever ser, a realidade não se relaciona com ela. Paira uma incoerência legislativa que provoca incoerência lógica.

A título de exemplo, no Brasil, a depender de variações legislativas de cada Estado, quem tem carro velho não precisa pagar IPVA. A variação de “idade” pode ser de 10 a 20 anos. No Rio de Janeiro, para de pagar o IPVA os proprietários de veículo com mais de 15 anos, já em São Paulo a isenção ocorre a partir do vigésimo ano. Goiás,

Acre, Rio Grande do Norte e Roraima ficam isentos a partir de 10 anos. Já em Minas Gerais, o IPVA é progressivo no tempo, maior isenção para veículos mais velhos. Tamanha incoerência em face a Lei cujas diretrizes são mitigar potencial poluidor na medida que os veículos mais antigos são ostensivamente mais poluidores, o que demonstra, pelo menos de início, um simbolismo apenas da legislação.

Nesse mesmo caminho – o da incoerência – no momento em que a legislação principiológica determina preferência ao transporte público em detrimento do privado, é considerado um dos piores do mundo, e sua utilização caiu 30% nas últimas décadas segundo dados do IPEA, ou seja, falta políticas públicas. Não se usa transporte público em decorrência de sua ineficácia. Não basta o discurso!

E como no mito de Pandora, “embora haja tantos males, a esperança não nos abandona, e, enquanto a tivermos, nenhuma soma de outras enfermidades pode nos fazer inteiramente desgraçados” e embora persista em nós a condição de um país periférico, o ordenamento jurídico brasileiro recebe influxos de consciência acerca da necessidade de relacionar mobilidade, sustentabilidade e desenvolvimento. Ocorre então que ilidade/sustentabilidade não é um conceito vazio no ordenamento jurídico. Comporta características jurídicas próprias, a saber:

- a) decorre da trama constitucional como se percebe da leitura dos artigos 1, 3, 170 e 225 quando se preocupa com o bem estar do indivíduo;
- b) é uma liberdade positiva do Estado, aqui compreendida na noção de Bobbio que é exatamente a de praticar ações e ter liberdade de tomar posições. Dirige-se também ao ente coletivo.
- c) em consequência, não pode assumir caractere de liberdade negativa de não intervenção do Estado em situações que lhe reclamam presença. Ora! O sujeito não pode ter livre arbítrio ilimitado e em se tratando de sustentabilidade, a própria ordem jurídica-constitucional já lhe impôs restrições. A exemplo, temos o direito de propriedade, que já não é mais absoluto.
- d) é um dever ético e jurídico de responsabilização objetiva do Estado pela prevenção de eventos danosos para garantir um direito ao futuro, remodelando inclusive o Direito Administrativo e entes de regulação.

e) assume um discurso constitucional simultaneamente dúplice quando se preocupa de um lado com o meio ambiente enquanto política pública e do outro e com a qualidade de vida do indivíduo. Trata-se de um direito subjetivo, mas é tarefa estatal e comunitária conforme assinala o próprio texto constitucional.

Desta forma, não fica difícil assumir que a mobilidade/sustentabilidade é um princípio constitucional, de eficácia imediata, pois que reconhece direitos inalienáveis como a vida, - inclusive dos que não nasceram – e que essa vida seja de tal modo compatível com dignidade e bem estar.

Mas essa dignidade e bem estar, se vistos apenas do ponto de vista semântico faz lembrar Cecília Meireles em relação à liberdade. São expressões que “o sonho humano alimenta, não há ninguém que explique e ninguém que não entenda.” (MEIRELES, 1977. p.75) Precisa, pois, uma explicação material da forma sugerida pelo Professor Juarez Freitas.

Percebe-se então que a mobilidade – em sua dimensão constitucional - vincula demais direitos em prol do indivíduo. Protege não apenas aqueles direitos da terceira dimensão, pois que assume uma pluridimensionalidade tal que não mais se permite que a vejam isoladamente no ordenamento.

De fato, seja por ouvir dizer ou por leituras mais acuradas, a mobilidade sustentável encontram-se na agenda e na consciência das pessoas. E talvez por essa razão assumem diversas formas e diferentes graus de importância. Como já dito anteriormente, inclusive num discurso do medo em momentos de desespero faz lembrar necessidade de preservação.

Em vista dos argumentos apresentados, a noção de mobilidade revela um olhar ético prospectivo e responsável. Prospectivo porque comprometido com restringir a autofagia, e responsável a partir de quando assume posição jurídica de controle e fomento.

Por fim, a mobilidade vai além de sua dimensão meramente ambiental, pois que na própria Constituição se revela seu alcance, ou seja, é condicionante do direito à

vida, à dignidade, ao bem estar, à convivência pacífica que não seriam possíveis em um futuro bem presente caso não houvesse reconhecimento dessa sua pluridimensionalidade.