



**SUSTENTABILIDADE, MOBILIDADE E ANÁLISE DOS ODS-AGENDA 2030 PARA UMA CIDADE SUSTENTÁVEL:
breve estudo do município de São Paulo**

Sustainability, Mobility, and Analysis of the SDGs-Agenda 2030 for a Sustainable City: a brief study of the city of São Paulo

Paulo Santos Almeida

Universidade de São Paulo, EACH, PPg-SUS, São Paulo, SP, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9769033547975455> ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3240-4037>

E-mail: psalmeida@usp.br

Flávia Noronha Dutra Ribeiro

Universidade de São Paulo, EACH, PPg-SUS, São Paulo, SP, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3978561494920029> ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9589-7911>

E-mail: flaviaribeiro@usp.br

Elisa Lima Villaméa Cotta

Universidade de São Paulo - EACH, São Paulo/SP, São Paulo, SP, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4881164126390249>

E-mail: cotta.elisa@usp.br

Trabalho enviado em 11 de maio de 2022 e aceito em 03 de janeiro de 2023



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.04., 2023, p. 2024-2043.

Paulo Santos Almeida, Flávia Noronha Dutra Ribeiro e Elisa Lima Villaméa Cotta

DOI: 10.12957/rdc.2023. 67175 | ISSN 2317-7721

RESUMO

As dinâmicas municipais com retrospectos diretos em suas áreas urbanas – cidades – remetem a necessidade de acompanhamento do desenvolvimento das políticas públicas. Dentro deste fluxo, destacam-se os objetivos sustentáveis previstos em âmbito global com efeitos locais. O presente artigo tem como objetivo geral apresentar a evolução histórica e pragmática da estratégia de pactuação entre a sociedade e o poder público para o Desenvolvimento Sustentável, com a interferência e a efetividade das “cidades sustentáveis” quanto aos reflexos dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) frente à demanda sobre políticas públicas vinculadas ao transporte e a mobilidade urbana da cidade de São Paulo. Especificamente, objetiva-se investigar, analisar e criticar a estratégia de pactos colaborativos com a interferência direcionadora da administração municipal e a arquitetura do poder local e órgão identificado para avançar esta pauta importante. Metodologicamente, o trabalho se ampara em uma lógica dedutiva de caráter qualitativo, descritivo e exploratório sobre a literatura e documentação primária e secundária, sendo a legislação a doutrina jurídica. Conclui-se que a estratégia da administração municipal de São Paulo acerta ao conduzir a execução das diretrizes de sua legislação quanto à redução da emissão de gases do efeito estufa (GEE) com inclusão de maior participação de veículos de transporte público menos poluentes para atuar na redução dos efeitos destes gases no ambiente urbano, mas patina na celeridade dos resultados e na ampliação da participação social neste processo na criação de instrumentos de governança e sustentabilidade.

Palavras-chave: Cidades sustentáveis; mobilidade; mudança climática; São Paulo; ODS/2030.

ABSTRACT

The dynamics of municipal power with direct repercussions in their urban areas - cities - refer to the need to accompany the development of public policies. Within this flow, the sustainable objectives foreseen at the global level with local effects stand out. The general objective of this article is to present the historical and pragmatic evolution of the strategy of the pact between society and public power for Sustainable Development, with the interference and effectiveness of the "sustainable cities" as to the reflections of the Sustainable Development Goals (SDGs) against the demand on public policies related to transport and urban mobility of the city of São Paulo. Specifically, it aims to investigate, analyze and criticize the strategy of collaborative pacts with the directing interference of the municipal administration and the architecture of the local power and identified the body to advance this important agenda. Methodologically, the work is based on a deductive logic of qualitative, descriptive, and exploratory character in the literature and primary and secondary documentation, being legislation the legal doctrine. The conclusion is that the strategy of the municipal administration of São Paulo is correct in conducting the execution of the guidelines of its legislation regarding the reduction of greenhouse gas emissions (GHG) with the inclusion of greater participation of less polluting public transportation vehicles to act in reducing the effects of these gases in the urban environment, but fails in the speed of results and the expansion of social participation in this process in the creation of instruments of governance and sustainability.

Keywords: Sustainable cities; mobility; climate change; São Paulo; SDG/2030.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.04., 2023, p. 2024-2043.

Paulo Santos Almeida, Flávia Noronha Dutra Ribeiro e Elisa Lima Villaméa Cotta

DOI: 10.12957/rdc.2023. 67175 | ISSN 2317-7721

I) INTRODUÇÃO

Nos termos do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) por meio de uma política urbana, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, deve ser garantido o direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações nas condições aproximadas ao ambiente sustentável promovidos pela Constituição Federal em seu artigo 225 (BRASIL, 1988).

Na mais ampla interpretação do direito à cidade, deve-se considerar a garantia e da promoção dos direitos humanos, integrado e integrador dos direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente a todos.

Nesta seara, o município de São Paulo é considerado como um exemplo de megalópole da nossa cultura e sociedade global atual. Segundo o IBGE (2019) tem área territorial de 1.521,110 Km², com população estimada de 12.235.232 pessoas em 2020, densidade demográfica de 7.398,26 hab/km² e IDH de 0,805 em 2010. Com números tão expressivos é considerado um município maior do que alguns países do globo terrestre. Tem-se que entre as demandas para o desenvolvimento sustentável de seu território e população, os reflexos urbanos passam a ser tão complexos que a problemática da mobilidade urbana é uma constante que afeta os gestores públicos e todos os usuários nos seus cotidianos.

Ainda que seja afirmativo considerar que a cidade é a área urbana de um município, e não qualquer área urbanizada, mas sim aquela delimitada por um perímetro urbano, que também é legalmente estabelecido e separa a cidade do campo. Tendo-se que o município é composto pelo campo (área rural) e pela cidade (área urbana). Esta provocação não é particularidade específica dos cidadãos e cidadãs de São Paulo. A ONU desde 2015 estabeleceu como estratégia global a identificação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável para a Agenda 2030 (ONU, 2015), segundo a qual, as questões socioambientais serão objeto de metas definidas e ajustáveis às culturas, economias e gestões, de forma a concretizar a equivalência da convivência pacífica, sustentável e equilibrada.

Como condição para cidades sustentáveis que suportem as demandas, a organização, otimização e eficiência dos sistemas de mobilidade motorizada serão fundamentais. Sachs (2015) ratifica que o Desenvolvimento Sustentável “é a concepção central da nossa era, sendo um caminho de compreensão do mundo e um método de solução dos problemas globais”, sendo os ODS um guia para a diplomacia econômica mundial para as próximas gerações, aplicando-se esta contextualização aos países em desenvolvimento, especialmente, aqueles que detêm megalópoles, como São Paulo. Entre outras condições, tem-se a visão do



pensamento global com ações locais.

Nesta discussão sobre o desenvolvimento sustentável, a cidade sustentável e a inclusão das organizações públicas sobre mobilidade urbana amparada em veículos motorizados poderão demonstrar a eficiência pretendida pela legislação federal brasileira desenhada para a evolução da sociedade local, tornando-a apta ao cumprimento de sua finalidade de equidade e justiça com o devido equilíbrio ambiental, ao contribuir com a redução de emissões de gases do efeito estufa (GEE) em atenção à finalidade da era do antropoceno e às mudanças climáticas.

Ademais, além da legislação nacional, também será possível considerar a inserção do ordenamento jurídico subnacional, ao se considerar a integração legislativa com regras decorrentes do Poder Local e Regional com os elementos constitutivos da sociedade pelas ações dos poderes constituídos nos âmbitos legislativo e executivo.

As críticas e o desenvolvimento da ciência, entre elas a jurídica, demandam análises descritivas e exploratórias dos aspectos históricos para compor o manancial crítico sem vieses ideológicos ou estritamente políticos.

O presente trabalho tem como objetivo geral apresentar a evolução histórica e pragmática da estratégia de pactuação entre a sociedade e o poder público para o Desenvolvimento Sustentável, com a interferência e a efetividade das “cidades sustentáveis” quanto aos reflexos dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) frente à demanda sobre políticas públicas vinculadas ao transporte e a mobilidade urbana da cidade de São Paulo. Especificamente, objetiva-se investigar, analisar e criticar a estratégia de pactos colaborativos com a interferência direcionadora da administração municipal e a arquitetura do poder local e órgão identificado para avançar esta pauta importante.

Metodologicamente, o presente trabalho é amparado na análise lógica dedutiva (BITTAR, 2001) da legislação e de instrumentos jurídicos da governança administrativa do município de São Paulo amparada nas regulamentações ambientais e mobilidade urbana no Brasil existente no âmbito da cidade, como instrumento jurídico-ambiental e suas implicações para o desenvolvimento sustentável almejado globalmente.

Trata-se de pesquisa de caráter exploratório, qualitativa e teórica que foi traçada a partir de estudo documental tendo como referência a leitura, análises e interpretação de documentos a respeito do presente tema e palavras-chave: cidades sustentáveis; transporte; mudança climática; São Paulo; efetividade ambiental; justiça ambiental; ODS/2030. Sob análise material de documentação primária e originária (leis) e secundária (doutrina), artigos científicos, literatura, documentos oferecidos por órgãos públicos, com o espaço temporal de 2009 a 2020.



Os conceitos abordados fundamentaram a análise do ODS 11 da ONU e da legislação do município de São Paulo. Os conceitos de cidades sustentáveis, funções sociais da cidade, mobilidade e ODS são usados para explorar os objetivos 11.2 e 11.6 do ODS 11, que tratam, respectivamente, sobre mobilidade sustentável e redução do impacto ambiental. Os conceitos de direito ambiental, o histórico da política ambiental brasileira e as relações entre a ação global e local para sustentabilidade complementam os conceitos anteriores para amparar a análise da legislação ambiental do município de São Paulo para o tema de transportes e mobilidade.

Para a sistematização do texto, o mesmo foi dividido em quatro seções. Verificam-se em um primeiro momento as relações do desenvolvimento sustentável e da Sustentabilidade no seu aspecto global em consideração à cidade sustentável. A seguir, analisa-se a mobilidade na cidade de São Paulo/SP: no retrospecto da legislação urbanista a possibilidade da concretização da sustentabilidade no liame de suas atuações com as políticas de mudança do clima e o meio ambiente local, quanto à integração da sustentabilidade pelo sistema administrativo focando a cidade sustentável. Na terceira sessão, a importância da mobilidade nas cidades e a organização em São Paulo/SP, sob o ângulo do retrospecto da legislação urbanista a possibilidade da concretização da sustentabilidade no liame de suas atuações. Por fim, conclui-se sobre os aspectos evolutivos e atrasos das ações e execuções da administração pública local para promoção da sustentabilidade na cidade sustentável.

II) DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E IMPORTÂNCIA GLOBAL DA SUSTENTABILIDADE EM CONSIDERAÇÃO À CIDADE SUSTENTÁVEL

As discussões sobre desenvolvimento sustentável surgem no século XX e o termo passa a ser adotado após a Comissão Mundial para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CMMAD), conhecida também como Comissão de Brundtland, criada pela Organização das Nações Unidas em 1983 que, conforme exposto em seu relatório “Nosso Futuro Comum”, definiu como desenvolvimento sustentável “aquele que atende as necessidades do presente sem comprometer as possibilidades de as gerações futuras atenderem suas próprias necessidades” (CMMAD, 1991:9).

Para além do conceito de desenvolvimento sustentável, o relatório trouxe importantes considerações. Entre elas está o conceito de equidade como imprescindível para o desenvolvimento humano e condição para participação democrática. Ou seja, as políticas e ações das cidades devem atender às necessidades básicas e oferecer melhora na qualidade de vida. Além disso, o relatório ressalta a necessidade



de descentralização política e favorecimento das cidades em escala local, em especial para a aplicação de recursos humanos e financeiros.

A conhecida “Agenda 21”, aprovada durante a Rio-92 - Conferência sobre o Meio Ambiente realizada pela ONU no Rio de Janeiro (ONU, 1992), firma o conceito de desenvolvimento sustentável e estabelece as Metas de Desenvolvimento do Milênio. As metas tinham como objetivo orientar o desenvolvimento sustentável em diferentes frentes. O documento consiste em um plano de ação social, ambiental e econômico para ser adotado pelos países e que orienta para um novo padrão de desenvolvimento. Além do destaque para a atuação nacional e dos governos, o plano inclui a atuação local e a sociedade civil como importantes mecanismos para alcançar os objetivos e metas.

Vale destacar que o conceito de desenvolvimento sustentável ainda está em desenvolvimento e possui divergências, no entanto, foi possível acordar que além do desenvolvimento econômico é necessário levar-se em consideração a esfera ambiental e social. Desta forma, o conceito é incorporado ao Direito Ambiental sob o entendimento desse ramo como “um Direito sistematizador, que faz a articulação da legislação, da doutrina e da jurisprudência concernentes aos elementos que integram o ambiente” (MACHADO, 2013).

Após o importante papel das Metas de Desenvolvimento do Milênio como instrumento para direcionar ações para extrema pobreza (SACHS, 2014), em setembro de 2015, durante a Cúpula de Desenvolvimento Sustentável na Assembleia Geral da ONU, os Estados-membros e a sociedade civil negociaram suas contribuições para os próximos passos globais de sustentabilidade.

Com o objetivo de guiar as decisões globais no período de 2016 a 2030 para outras áreas e fortalecer o desenvolvimento sustentável apresentou-se os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) através da Agenda 2030: “Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável” (ONU, 2015). Os ODS foram definidos pelas Nações Unidas como parte de uma nova agenda de desenvolvimento sustentável que deve finalizar o trabalho dos 08 Objetivos do Desenvolvimento do Milênio (ODM), por meio da definição de lideranças e responsabilidades dos países. De acordo com Sachs (2014) a relevância de um novo acordo e de novos objetivos está no convite para a participação dos países no engajamento para proteção do futuro e também na inclusão da sociedade civil como aliada para execução das ações e cumprimento das metas.

Dessa forma, “o processo rumo à agenda de desenvolvimento pós 2015 foi liderado pelos Estados-membros com a participação dos principais grupos e partes interessadas da sociedade civil” (ONU, 2012). De acordo com a ONU (2012), a agenda busca envolver os novos desafios de desenvolvimento, dentre eles alguns dos resultados da Rio+20 – a Conferência da ONU sobre Desenvolvimento Sustentável – realizada em

junho de 2012 no Rio de Janeiro, Brasil.

Compreende-se que os ODS configuram-se como um guia para a diplomacia econômica mundial para as próximas gerações e se amparam na afirmação de Sachs (2015) que o Desenvolvimento Sustentável (DS) “é a concepção central da nossa era, sendo um caminho de compreensão do mundo e um método de solução dos problemas globais”. Possível solução deve ser pensada em escala global e o desafio é encontrar um caminho conjunto por meio de uma Rede que envolva os países e inclua a promoção do engajamento empresarial associado ao aporte tecnológico, em parceria com atuação governamental e ampla defesa da participação da sociedade civil na proposição de políticas públicas. Solução esta proposta por Sachs (2015) com o propósito de, por meio da construção, divulgação e implementação dos objetivos e das metas do desenvolvimento sustentável, alcançar melhorias nos padrões de tutela ambiental, de inclusão social, de boa governança e de um desenvolvimento econômico movido por energias renováveis.

O Acordo de Paris assinado na 21ª Conferência das Partes (COP21) da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC) em 2015 e ratificado pelos 195 países da Convenção (ONU, 2015) indica os investimentos necessários para controlar as mudanças climáticas e para preparar os países para enfrentá-las. Além disso, estabelece como meta manter o aquecimento global abaixo de 1,5°C (ONU, 2015). Entre as medidas para reduzir o aquecimento global, destaca-se o compromisso dos países em reduzir as emissões de gases nocivos à saúde. Cada país apresentou na COP-21 a sua “pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada” (iNDC, na sigla em inglês) onde estão estabelecidos as metas e compromissos a serem seguidos (MMA, 2016).

Um dos principais pontos positivos do Acordo de Paris é sua natureza “vinculante”, o que significa que ele passará a ter o *status* de lei nos países que vierem a assiná-lo com as formalidades de cada país para sua inserção no respectivo ordenamento jurídico. Com isso, há a expectativa de que as medidas previstas sejam implementadas de forma efetiva para o cumprimento dos compromissos.

No Brasil, apesar de uma legislação quase secular envolvida com as questões ambientais relacionadas aos recursos ambientais como a água (Código de Águas, Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934), a flora (Código Florestal, Decreto nº 23.793, de 23 de janeiro de 1934), ou a fauna (Lei nº 5.197, de 03 de janeiro de 1967), as normas mais impactantes no desenvolvimento social se apresentaram com as regras que limitaram as atuações industriais e comerciais, através da fiscalização contra a poluição (Decreto-lei nº 1.413, de 14 de agosto de 1975).

Com a Política Nacional do Meio Ambiente se passou a ter no ordenamento jurídico brasileiro o linear do avanço e evolução das demandas ambientais - Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, que estabeleceu os princípios, objetivos, estrutura e instrumentos ambientais, alicerçando definitivamente a importância

ambiental para as políticas públicas brasileiras (BRASIL, 1981).

Nesse diapasão, o país adotou uma posição polêmica e dinâmica, segundo a qual o crescimento econômico não poderia ser sacrificado em nome de um ambiente mais puro e equilibrado (SOUSA, 2005), principalmente pela fortificação construída pela Constituição Federal da República, de 05 de outubro de 1988, quando esta importância se demonstrou ainda mais encaminhadas à sustentabilidade, como se verifica em seu art. 225 (BRASIL, 1988). Com isso, impulsionaram-se movimentos sociais alinhados às pressões internacionais, e por isso, estimulou-se em nosso país o desenvolvimento da política ambiental brasileira.

Pela Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) ficou consagrado como direito fundamental o meio ambiente ecologicamente equilibrado, destacando-se a importância em se antecipar à ocorrência dos danos. Levando em conta os princípios ambientais fundamentais: precaução; prevenção; poluidor-pagador e responsabilidade ambiental (ALMEIDA, 2009) como alicerces da atuação da Administração Pública quanto às atribuições de fiscalização, controle e de participação ambientais sobre decisões das atividades potencialmente poluidoras utilizadoras de recursos naturais (DUNDA, 2014).

Todo esse enredo ambiental vem sofrendo grande influência. Destacando-se do viés estritamente garantidor dos recursos naturais, para a promoção dos recursos socioambientais que extrapolam o ambiente físico, para compor um ambiente artificial (criado) composto pelos equipamentos e estrutura notados nas cidades, particularmente quanto à mobilidade.

Nestes argumentos, seria impossível identificar o desenvolvimento sustentável almejado pela visão global desvinculado da aplicação local. Entre outros elementos fundamentais, o desenvolvimento incutido nas cidades perpassa pela capacidade das políticas públicas integrarem os elementos necessários aos seus cidadãos e cidadã da necessária eficiência, como se observa na mobilidade concreta das cidades.

III) A MOBILIDADE NAS CIDADES E A ORGANIZAÇÃO EM SÃO PAULO/SP: NO RETROSPECTO DA LEGISLAÇÃO URBANISTA A POSSIBILIDADE DA CONCRETIZAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE NO LIAME DE SUAS ATUAÇÕES.

Nos termos do art. 4º da Lei nº 12.587/2012, considera-se o transporte urbano como o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades; e mobilidade urbana, como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (BRASIL, 2012).

No ordenamento jurídico brasileiro, o uso do conceito de cidade sustentável não está explícito na Constituição de 1988, mas na Política Urbana e o Meio Ambiente, os integram substancialmente. Nesse sentido, destaca-se o art. 182, parágrafo 2º que indica que “a propriedade urbana cumpre sua função social



quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor”. Não se podendo deixar e integrar o art. 225, ao tratar do meio ambiente como direito de todos. Para Machado (2013) no Brasil “a Constituição estabelece as presentes e futuras gerações como destinatárias da defesa e da preservação do meio ambiente. (...) Há um novo tipo de responsabilidade jurídica: a equidade intergeracional”. E desta forma, a integração do ambiente natural e o ambiente artificial.

De acordo com Vieira (2012) um dos importantes instrumentos jurídicos que buscou concretizar os preceitos constitucionais é o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. A lei teve como objetivo estabelecer o desenvolvimento das funções sociais da cidade e destaca-se o primeiro inciso do 2º artigo:

Art. 2º. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:
I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

A partir da análise da Constituição e do Estatuto da Cidade, Vieira (2012) conclui que o inciso atesta o desenvolvimento sustentável como componente da política urbana. Sendo assim, há uma compatibilidade entre o art.182 e o art.225 da Constituição. Essa relação evidenciada no Art.2º do Estatuto da Cidade também atesta a associação de cidade sustentável e a implementação de direitos sociais, seguindo as tendências disseminadas pela ONU para o desenvolvimento sustentável apresentadas acima.

Considerando os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável para 2030 definidos pela ONU, na “caixa 11”, intitulada: “CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS”, encontramos a finalidade da integração intergeracional para que se capilarize de forma sinérgica a mobilidade dentro das cidades para que se tornem sustentáveis, inteligentes e qualificadas para o bem comum (ONU, 2015).

No Brasil, a mobilidade urbana foi normatizada pela Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esta, por sua vez, tem como objetivo definir as diretrizes, princípios e objetivos que devem guiar o ordenamento e desenvolvimento urbano a partir dos serviços de transportes e infraestrutura para mobilidade urbana sempre visando contribuir para o acesso à cidade.

Como princípios fundadores da política nacional (art. 5º), destacam-se os incisos:

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.



Rubim e Leitão (2013), ao analisarem a norma, apresentam pontos positivos e fragilidades. Entre os pontos positivos destacados pelos autores foi a inclusão de novos modais de transporte, o que representa uma mudança no ciclo de investimentos do setor. Também apontam a obrigatoriedade da elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana para municípios com mais de 20 mil habitantes, que possibilita “abarcando não só as diretrizes da Lei, mas também de traçar, juntamente à sociedade civil, um planejamento de curto, médio e longo prazos para a forma como se darão os deslocamentos de bens e pessoas na cidade” (RUBIM E LEITÃO, 2013).

No entanto, os autores exploram as fragilidades estruturais da legislação, como a ausência de determinações sobre a forma jurídica dos Planos de Mobilidade Urbana municipais que, para os autores, não permite que os Planos guardem força vinculante e fragilizam a posterior implementação. Rubim e Leitão também apontam a ausência de normatização do processo de avaliação dos planos que deverão ser apresentados. Por fim, os autores destacam que a legislação não estabelece com clareza o papel do governo federal nos processos.

Alguns dos desafios da mobilidade urbana paulistana são apresentados por Wilhelm (2013). Sobre a mobilidade na região metropolitana de São Paulo, para o autor, “as estruturas físicas dessa região urbanizada carecem de integração e de modernização”. Além disso, o autor também analisa a gestão do transporte macrometropolitano e conclui que há um excesso do uso do automóvel privado e uma diversidade de empresas operadoras públicas e privadas que dificultam a gestão. Para enfrentar o cenário, Wilhelm (2013) defende que o transporte deve ser pensado a partir de um sistema integrado que inclua os aglomerados urbanos. O sistema de mobilidade deve também incluir diversos modais, dando preferência ao transporte público e sustentável, que busque atender o público beneficiário e compreender suas necessidades e expectativas.

A inserção do Estado de São Paulo nas legislações sobre mobilidade é recente, por meio da Lei nº 16.956, de 21 de março de 2019 (SÃO PAULO (Estado), 2019), que institui a Política Estadual de Mobilidade Metropolitana. A política tem como objetivo integrar diferentes modais de transporte e possibilitar a articulação interinstitucional dos órgãos envolvidos das Regiões Metropolitanas do Estado. De acordo com o Art. 3º da legislação, às diretrizes da Política são:

- I - busca constante de aprimoramento da qualidade, segurança, conforto, rapidez, eficiência, oferta, acessibilidade e redução de custos;
- II - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, em constante interlocução com os Municípios e Agências Metropolitanas;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte metropolitano;



IV - estímulo e reconhecimento de novos modais urbanos, inclusive os de uso compartilhado, dentre outros:

- a) bicicleta;
- b) patinete;
- c) motoneta.

V - prioridade dos modos de transporte público coletivo sobre os modos individuais;

VI - prioridade dos modos de transportes públicos não poluentes sobre os poluentes;

VII - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico visando a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas Regiões Metropolitanas;

VIII - estímulo ao empreendedorismo e startups que produzem soluções inovadoras de mobilidade urbana para os cidadãos;

IX - publicidade aos usuários dos padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados e dos mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade metropolitana.

É possível observar que os princípios da Lei nº 12.587/12 estão de acordo com as agendas internacionais de desenvolvimento sustentável, assim como colocado na Agenda 21, há uma preocupação com o princípio da equidade, visando uma distribuição equitativa do acesso e dos preços do transporte público. Outro paralelo que pode ser traçado é o princípio de gestão democrática e participação cidadã, que para Sachs (2013) são aliados importantes para o atingimento dos ODS. As diretrizes da Política também indicam aproximações com as agendas de desenvolvimento sustentável, como a prioridade pelos serviços de transporte público coletivo, em detrimento do transporte individual motorizado. A lei também destaca como diretriz a integração da mobilidade com outras políticas setoriais, como habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo. Há também um incentivo à mitigação de custos ambientais, sociais e econômicos e incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico para energias renováveis e menos poluentes (Art. 6º, I, II, IV, V, VI).

Para fins da pesquisa, analisa-se o art. 3º da lei, que define as diretrizes da Política Estadual de Mobilidade Metropolitana. Muitas das diretrizes seguem a mesma direção da Política Nacional de Mobilidade Urbana, como a integração com políticas setoriais, a prioridade de transporte público coletivo e não poluente, e o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico. Vale destacar que a lei apresenta uma inovação: a inclusão do “estímulo ao empreendedorismo e startups que produzem soluções inovadoras de mobilidade urbana para os cidadãos” (SÃO PAULO (Estado), 2019).

A Política de Mudança do Clima do Município de São Paulo, instituída pela Lei nº 14.933/2009 determina os princípios, diretrizes, metas e estratégias para ação sustentável no município. Conforme abordado anteriormente, no art. 50, a Lei municipal estabelece a meta de redução progressiva do uso de combustíveis fósseis, 10% a cada ano a partir de 2009, e em 2018 utilização de combustível não fóssil em

todos os ônibus do sistema de transporte público municipal. No entanto, como as metas estipuladas não foram cumpridas¹, a cidade de São Paulo aprovou uma nova lei de substituição da frota em 2018.

A Lei Municipal de São Paulo nº 16.802/2018 define novas metas para serem cumpridas pelo município para a redução de dióxido de carbono de origem fóssil (CO₂), material particulado e óxidos de nitrogênio (NO_x) em relação às taxas do ano de 2016. Essas metas devem ser atingidas a partir da substituição gradual das frotas de ônibus e dos caminhões de coleta de lixo por veículos de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis.

Parâmetro	Ao final de 10 (dez) anos	Ao final de 20 (vinte) anos
CO ₂ de origem fóssil	50%	100%
MP	90%	95%
NO _x (expresso como NO ₂)	80%	95%

Tabela 3 - Parâmetros (adaptado pelo autores)

Esta lei também impõe, ao dar nova redação ao art. 50, parágrafo 6º, inciso II da Lei nº 14.933/2009, a necessidade de criação do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas “para apoiar a implementação das diretrizes estabelecidas”.

O Decreto nº 58.323, de 16 de julho de 2018, regulamenta o artigo 50, da Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, e a Lei nº 16.802, de 18 de janeiro de 2018, para dispor sobre as competências, a composição e o funcionamento do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas (COMFROTA) com redação dada pelo Decreto nº 58.900/2019, e dispõe sobre as competências, a composição e o funcionamento do Comitê. De acordo com o decreto, cabe ao Comitê acompanhar a implementação do programa de substituição das frotas, acompanhar a evolução na melhoria ambiental, elaborar relatórios de viabilidade técnica e econômica para implementação das leis e identificar novas tecnologias relacionadas ao programa.

Para composição do Comitê destaca-se a participação de instituições públicas, empresas privadas e organizações da sociedade civil. Entre os participantes determinados pela lei estão: representantes das secretarias municipais, representantes das empresas públicas de transporte e de órgãos públicos do governo

¹ <http://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/agora-e-lei-onibus-terao-novas-metas-para-reduzir-a-emissao-de-poluentes/>

estadual, representantes de universidades estaduais, empresas e consórcios do setor de transporte público e limpeza urbana, e associação civil de defesa do meio ambiente.

A Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (2009) inclui princípios e diretrizes alinhados com aqueles pontuados por Sachs (2015) como necessários para o alcance do Desenvolvimento Sustentável, em conformidade com os objetivos de Desenvolvimento Sustentável 11.2 e 11.6, objetos de análise da presente pesquisa. Uma vez que a referida política está consoante com as orientações defendidas por Sachs (2015) como o uso de tecnologias e inovação; a participação da sociedade civil; e a participação em uma rede global pelo clima. A assinatura da Carta compromisso do Acordo de Paris em 2018, que prevê a inserção do município no Grupo C40 de Grandes Cidades para a Liderança Climática, também se apresenta como um compromisso firmado pelo Governo municipal em atender à meta de redução do aquecimento global. Este compromisso efetivamente corrobora com o proposto por Sachs.

Quadro 1 - Legislações principais nos âmbitos federal, estadual e municipal que regulamentam a mobilidade urbana e Agenda 2030.



Fonte: Elaborado pelos autores.

O Quadro 1 destaca as principais normas jurídicas de criação de políticas públicas que devem interligar as esferas federal, estadual e municipal no objetivo nuclear da aglutinação da sustentabilidade como finalidade de manutenção do equilíbrio ambiental previsto pela Constituição Federal do Brasil em seus artigos 1º, III, 182 e 225 (BRASIL, 1988). Nota-se o elo vinculativo entre as

esferas do Estado permeando as mudanças climáticas e seus reflexos nos âmbitos regionais e locais, ou seja, na atribuição das competências dos estados e dos municípios (estes atingindo diretamente às cidades).

III) A POLÍTICA DE MUDANÇA DO CLIMA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO: MEIO AMBIENTE LOCAL E SUA IMPORTÂNCIA QUANTO À INTEGRAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE PELO SISTEMA ADMINISTRATIVO FOCANDO A CIDADE SUSTENTÁVEL

Em 2009, o município de São Paulo promulgou a Lei nº 14.933 de 05 de junho de 2009, que “institui a política de mudança do clima no município de São Paulo” (SÃO PAULO (Município), 2009) - 03 anos antes da promulgação da Lei de Mobilidade Urbana Federal. O plano para mudança climática do município de São Paulo previsto na lei define as estratégias de mitigação e adaptação da cidade com foco em seis eixos: transportes, energia, gerenciamento de resíduos, saúde, construção e uso do solo. Além disso, também determina as metas pretendidas para redução da emissão para 2012. Para acompanhar o cumprimento das metas e diretrizes e auxiliar na implementação das ações, ficou instituído o Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia.

Por necessitar alcançar as metas previstas para 2012 promulgou a Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, posteriormente. Essa lei, por sua vez, “dá nova redação ao art. 50 da Lei nº 14.933/2009, que dispõe sobre o uso de fontes motrizes de energia menos poluentes e menos geradoras de gases do efeito estufa na frota de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo, e dá outras providências”, (SÃO PAULO (Município), 2018).

Além de alterar as metas e os prazos para reduzir a emissão, ela cria o Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas que tem como objetivo avaliar e acompanhar o funcionamento e processo de substituição das frotas e também propor outras formas que contribuam para a melhoria ambiental.

Também em 2018, outro marco importante firma a ação do município pelo clima. Em setembro, a Prefeitura de São Paulo assina a Carta Compromisso com o Acordo de Paris². Para desenvolver as ações que busquem alcançar as metas do Acordo de Paris, o município propõe a criação do Plano de Ação Climática elaborar o Plano de Ação Climática da Cidade de São Paulo e por meio da Portaria do Prefeito nº 509, de 24

2

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/relacoes_internacionais/assuntos_internacionais/index.php?p=146132

de setembro de 2019, foi instituído um Grupo de Trabalho Intersecretarial (GTI) responsável por viabilizar o Plano, desenvolvido em conjunto com a rede internacional de cidades C40, ao qual o município aderiu.

O desenvolvimento do poder local é fundamental para se alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável. No Brasil, considerando a determinação constitucional da proteção do interesse local nas cidades (art. 30, CF/88), observa-se que para se atingir as NDC's, enquanto comprometimento internacional, certamente haverá a necessidade de articulação destes interesses aos recursos em nível urbano.

Neste sentido a doutrina de Jacobi (1999) contribui para a reflexão das relações globais e locais necessárias para garantir a sustentabilidade:

A problemática da sustentabilidade assume, neste final de século, um papel central na reflexão em torno das dimensões do desenvolvimento e das alternativas que se configuram para garantir equidade e articular as relações entre o global e o local. A área social é atualmente onde se explicitam os maiores desafios de respostas que possibilitem uma articulação dos diferentes interesses em jogo. A organização democrática do poder local assume cada vez mais um espaço central numa agenda que contemple a necessária articulação não só entre atores, mas entre políticas. (JACOBI, 1999, p. 39)

A análise das legislações permite observar que, no decorrer de 09 anos a iniciar com a Política Municipal do Clima até 2017, foram poucos os avanços normativos que objetivaram a substituição dos modais de transporte e investimento em alternativas sustentáveis para a mobilidade no município. Somente a partir de 2018, há uma mobilização e ativismo do município quanto às legislações, com definição de metas para a substituição da frota e redução da emissão de gases nocivos à saúde e ao meio ambiente.

Inclui-se também a criação do COMFROTA, responsável pelo planejamento de soluções para o alcance dessas metas. A regulamentação da formação do grupo multidisciplinar com representantes de diferentes atores que são impactados pela Política Municipal do Clima representa uma inovação na legislação.

Outro ponto destacado é quanto ao papel das leis para mudanças climáticas municipais, levando em consideração a necessidade de ação local para se atingir as metas federais de proteção ambiental, como apontado por Jacobi (1999). A cooperação entre os entes federativos faz-se necessária para que as diretrizes definidas e formuladas pelo governo federal possam ser implementadas nos entes subnacionais. A relevância da atuação municipal também é destacada na meta 11.6 "Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros". Sendo assim, tanto para o cumprimento do objetivo 11 dos ODS, quanto para alcançar a NDC, fica evidente a necessidade da definição e concretização de metas no nível municipal para poder alcançar os objetivos no nível nacional.

V) CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo teve como finalidade demonstrar as relações entre a legislação, os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável e as ações de governança para a melhor qualidade de vida amparada para se proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão da mobilidade urbana depende de forte envolvimento dos poderes constituídos pela governança.

A partir do recorte de sustentabilidade no ODS 11, em especial, os objetivos 11.2 e 11.6 relacionados à temática de mobilidade e redução da emissão de gases pelo transporte público, a análise da legislação permite concluir que o município de São Paulo criou mecanismos legais que determinam a criação de instrumentos de governabilidade para a sustentabilidade, como o Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas e o Grupo de Trabalho Intersecretarial para elaboração do Plano de Ação Climática. No entanto, cabe investigar como está a implementação das determinações legais para atestar se o município conseguiu desenvolver as ações previstas e alcançar o ODS 11.

A participação social e as estratégias dos poderes global, federal, regional e local devem se articular para o aprofundamento e fortificação da sustentabilidade, como se observa no desenvolvimento da pesquisa. Contudo, a administração pública detém uma função essencial em arregimentar a condução institucional deste debate, principalmente pela manutenção e vitalidade do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas (COMFROTA)³.

Para o desenvolvimento das cidades e suas políticas públicas o engajamento social é fundamental. Como no exemplo do COMFROTA, que admite uma participação social direcionada pela formalidade, nota-se que há ainda uma distância enorme na mentalidade do administrador público entre a realidade da participação em função da formalidade da informação, que por si só é apenas o primeiro passo para a efetivação da participação social (CAMERA; MACIEL, 2019). O viés muitas vezes ideológico ludibria a verdadeira necessidade da colaboração e interação social para a consequente melhoria da compreensão sobre o bem público, o agente público e a finalidade da governança expressa pela transparência que a sociedade deveria ter acesso para a devida exigência no processo democrático.

Ao final, por se expor a formalidade - com a criação e manutenção de órgãos que supostamente poderiam exercer a abertura para a participação social, mas não o fazem – temos apenas uma maquiagem,

³ https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/comfrotasp/

contrastante com a vontade e a eficiência esperada para a condução da cidade sustentável.

Certamente, o presente artigo não tem a finalidade de finalizar a discussão sobre a formação do processo histórico dos principais pontos legais apresentados, mas contribuir com novas incursões críticas sobre as ações da evolução das políticas públicas no cenário dinâmico da construção das cidades sustentáveis de forma mais democrática, participativa e sustentável.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, P. S. Direito Ambiental Educacional: suas relações com os direitos da criança e do adolescente. Porto Alegre: Editora Verbo Jurídico, 2009.

BITTAR, E. C. B. Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática da monografia para os cursos de Direito. São Paulo: Saraiva, 2001.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **DOU**, 05 de outubro de 1988. Online. 05 out. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acessado em: 08 ago. 2018.

BRASIL. Decreto nº 9.073, de 5 de junho de 2017. Promulga o Acordo de Paris sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, celebrado em Paris, em 12 de dezembro de 2015, e firmado em Nova Iorque, em 22 de abril de 2016. **DOU**, 06 de junho de 2017. Online. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9073.htm. Acesso em 08 out. 2019.

BRASIL. Fundamentos para a elaboração da Pretendida Contribuição Nacionalmente Determinada (iNDC) do Brasil no contexto do Acordo de Paris sob a UNFCCC. Online. 12 Maio 2016. Disponível em: https://www.mma.gov.br/images/arquivos/clima/convencao/indc/Bases_elaboracao_iNDC.pdf Acessado em: 08 ago. 2018.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **DOU**, 02 set. 1981. Online. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938compilada.htm. Acessado em: 17 set. 2019.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **DOU**, 04 de janeiro de 2012. Online. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acessado em: 17 set. 2019.

BRASIL. Lei nº 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. **DOU**, 11 set 2001. Online. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acessado em: 17 set. 2019.



CAMERA, Sinara; MACIEL, Renata. A efetivação das funções sociais da cidade por intermédio da cidadania para a gestão democrática nas cidades. **Revista de Direito da Cidade**, v. 11, nº 3, p.376-412. 2019. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/38490>. Acessado em: 24 jan. 2023.

CMMAD, Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Nosso futuro comum. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991.

DUNDA, Bruno Faro Eloy. Os Princípios da Prevenção e da Precaução no Direito Ambiental. 2014.

GARCIAS, Carlos Mello; BERNARDI, Jorge Luiz. As funções sociais da cidade. In: **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**. Curitiba: UNIBRASIL, 2008. v.4,p.7-8.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades e estados: São Paulo. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/sao-paulo.html>. Acessado em: 27 nov. 2020.

JACOBI, Pedro. Poder local, políticas sociais e sustentabilidade. **Saúde soc.**, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 31-48, Feb. 1999 . Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-12901999000100004&Ing=en&nrm=iso. Acessado em: 10 out. 2019.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro. 21ª edição. São Paulo: Malheiros Editores, 2013.

ONU. Nações Unidas. Acordo de Paris. Online (2015). Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acordodeparis/>. Acessado em: 17 set. 2019.

ONU. Nações Unidas. O futuro que queremos. Online. (2012). Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/61AA3835/O-Futuro-que-queremos1.pdf> Acessado em: 17 set. 2019.

ONU. Nações Unidas. Agenda 21. Online. (1992). Disponível: <https://sustainabledevelopment.un.org/outcomedocuments/agenda21>. Acessado em 03 mar. 2020.

ONU. Nações Unidas. Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Online. (2015) Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2015/10/agenda2030-pt-br.pdf> Acessado em: 17 set. 2019.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. *Estud. av.*, São Paulo , v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300005&Ing=pt&nrm=iso>. Acessado em 10 ago. 2020.

SACHS, J. Sustainable Development Goals for a New Era. **Sustainable Humanity, Sustainable Nature: Our Responsibility**. Pontifical Academy of Social Sciences, Acta 19, Vatican City, 2014.

SACHS, Jeffrey. The age of sustainable development. New York: Columbia University Press, 2015.

SÃO PAULO (Estado). Lei nº 16.956, de 21 de março de 2019. Autoriza o Poder Executivo a instituir a Política Estadual de Mobilidade Metropolitana. **Diário Oficial Estado de São Paulo, 22 de março de 2019**. Online. Disponível em: https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2019%2fexecutivo%2520secao%2520i%2fmarco%2f22%2fpag_0001_2d0d20781b19eb59ea3536868dc4fa1a.pdf&pagina=1&data=22/03



/2019&caderno=Executivo%20I&paginaordenacao=100001. Acessado em: 9 mai. 2019.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009. Institui a política de mudança do clima no município de São Paulo. **Diário Oficial Cidade de São Paulo, 06 de junho de 2009**. Online. Disponível em: <http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipId=86AUKCK7S3VINEBB8QA2REBPQS2>. Acessado em: 17 set. 2019.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018. Dá nova redação ao art. 50 da Lei nº 14.933/2009, que dispõe sobre o uso de fontes motrizes de energia menos poluentes e menos geradoras de gases do efeito estufa na frota de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo, e dá outras providências. **Diário Oficial Cidade de São Paulo, 18 de janeiro de 2018**. Online. Disponível em: <http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipID=9ICQLJFS1CS92e1SVHP261TJJCA&PalavraChave=Lei+n%u00ba+16.802>. Acessado em: 17 set. 2019.

SÃO PAULO (Município). Decreto nº 58.323, de 16 de julho de 2018. Dispõe sobre as competências, a composição e o funcionamento do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, instituído pelo artigo 50, § 6º, inciso II, da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que estabelece a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, na redação conferida pelo artigo 1º da Lei nº 16.802, de 18 de janeiro de 2018. **Diário Oficial Cidade de São Paulo, 17 de julho de 2018**. Online. Disponível em: https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2018%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2fjulho%2f17%2fpag_0001_18ebf0ddf71122685f22354d19b5831e.pdf&pagina=1&data=17/07/2018&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100001. Acessado em: 17 set. 2019.

SÃO PAULO (Município). Portaria do Prefeito nº 509, de 24 de setembro de 2019. Cria o Grupo de Trabalho Intersecretarial (GTI) com a finalidade de elaborar o Plano de Ação Climática em parceria com a rede internacional de cidades denominada C40. **Diário Oficial Cidade de São Paulo, 25 de setembro de 2019**. Online. Disponível em: <http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipId=fc164c42659f48a6a669f29ad963fd92>. Acessado em: 24 de abril de 2020

SOUSA, A. C. A. A evolução da política ambiental no Brasil do século XX. *Achegas.net*, Rio de Janeiro, v. I, p. 26, 2005.

VIEIRA, Juliana de Souza Reis. Cidades Sustentáveis. **Revista de Direito da Cidade**, v. 04, nº2, Rio de Janeiro, 2012.

WILHEIM, J. Mobilidade urbana: um desafio paulistano. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 7-26, 1 jan. 2013.



Sobre os autores:**Paulo Santos Almeida**

Professor Doutor em Direito Ambiental; Programa de Pós-Graduação em Sustentabilidade; Bacharelado em Gestão Ambiental. Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo. Advogado.

Universidade de São Paulo, EACH, PPG-SUS, São Paulo, SP, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9769033547975455> ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3240-4037>

E-mail: psalmeida@usp.br

Flávia Noronha Dutra Ribeiro

Universidade de São Paulo, EACH, PPG-SUS, São Paulo, SP, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3978561494920029> ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9589-7911>

E-mail: flaviaribeiro@usp.br

Elisa Lima Villaméa Cotta

Universidade de São Paulo - EACH, São Paulo/SP, São Paulo, SP, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4881164126390249>

E-mail: cotta.elisa@usp.br

Os autores contribuíram igualmente para a redação do artigo.

