

# DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E MOBILIDADE URBANA: REFLEXÕES DO PLANO SC 2030

Iskerly Steinhauser<sup>1</sup>  
Vagner Steil Picolli<sup>1</sup>  
Agnes Danae Gonçalves<sup>1</sup>  
Bruno Busquirolli<sup>1</sup>  
Halley Schaefer<sup>1</sup>  
Poliana Caroline dos Santos<sup>1</sup>  
Gian Carlos Krein<sup>1</sup>  
Natalia Borges Pereira<sup>1</sup>  
Angelina N. L. Dellagnolo<sup>1</sup>  
Jéssica Benta Mafessoli<sup>1</sup>  
Tamily Roedel<sup>2</sup>  
Leonardo Ristow<sup>3</sup>

## RESUMO

A presente pesquisa tem como enfoque a mobilidade urbana, como forma de diminuir a poluição do meio ambiente e propor soluções sustentáveis. O trabalho tem uma abordagem qualitativa, método exploratório e tipo de pesquisa bibliográfico. Mobilidade significa a capacidade de chegar aos lugares necessários para a vida urbana, como trabalho, escola, parques, comércio, hospitais, etc. A problemática atual da mobilidade urbana em Santa Catarina está vinculada às transformações inscritas em seu processo de urbanização mais recente. O “desenvolvimento sustentável” surgiu a partir de estudos da Organização das Nações Unidas sobre as mudanças climáticas e é necessário planos globais e setoriais elaborados pelo poder público, para desenvolver uma política de desenvolvimento sustentável. O desenvolvimento sustentável trata da preservação do planeta para a população atual e das que ainda surgirão, com direito ao crescimento socioeconômico e qualidade de vida. Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) são uma agenda mundial adotada durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável em setembro de 2015 composta por 17 objetivos e 169 metas a serem atingidos até 2030. Todos os municípios deveriam ter seu plano para desenvolvimento sustentável, para uma melhoria na cidade.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento sustentável. Plano SC 2030. Mobilidade urbana.

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem o objetivo de descrever sobre o Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030 (Plano SC 2030), identificar quais são os danos causados pelo não uso do desenvolvimento sustentável, e sugerir soluções para a reparação desses danos. Tem como enfoque a mobilidade urbana, como forma de diminuir a poluição do meio ambiente e propor soluções sustentáveis.

<sup>1</sup> bolsista do Programa de Educação Superior para o Desenvolvimento Regional - Unifebe.

<sup>2</sup> Professora do Programa de Educação Superior para o Desenvolvimento Regional - Unifebe.

<sup>3</sup> Coordenador do Programa de Educação Superior para o Desenvolvimento Regional - Unifebe.

O trabalho tem uma abordagem qualitativa, método exploratório e tipo de pesquisa bibliográfico. A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc.(GERHARDT; SOUZA, 2009). O método exploratório tem como propósito proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícitos ou a construir hipóteses. (GIL, 2010). A pesquisa bibliográfica é elaborada com base em material já publicado. Tradicionalmente, esta modalidade de pesquisa inclui material impresso, como livros, revistas, jornais, teses, dissertações e anais de eventos científicos. (GIL, 2010).

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

A fundamentação teórica está dividida em três tópicos, uma contextualização sobre o desenvolvimento sustentável, uma breve descrição dos objetivos do desenvolvimento sustentável e uma apresentação do Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030.

### **2.1 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

O termo “desenvolvimento sustentável” surgiu a partir de estudos da Organização das Nações Unidas sobre as mudanças climáticas, como uma resposta para a humanidade perante a crise social e ambiental pela qual o mundo passava a partir da segunda metade do século XX. (BARBOSA, 2008).

O termo foi utilizado pela primeira vez na Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, criada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1983, presidida pela então primeira-ministra da Noruega, Gro Harlem Brundtland que afirmava que:

Desenvolvimento sustentável é aquele que atende as necessidades das gerações presentes sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras satisfazerem suas próprias necessidades. (BRUNDTLAND, 1987, p. 9).

O desenvolvimento sustentável trata da preservação do planeta para a população atual e das que ainda surgirão, com direito ao crescimento

socioeconômico e qualidade de vida. O termo tem se tornado cada vez mais forte no meio empresarial, sendo até criado o conceito denominado de ecoeficiência, que é a locação de recursos naturais necessários para a lucratividade, procurando causar o menor impacto possível no meio ambiente. (MENDES, 2012).

## 2.2 OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) são uma agenda mundial adotada durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável em setembro de 2015 composta por 17 objetivos e 169 metas a serem atingidos até 2030. (Figura 1).

Figura 1 - Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).



Fonte: Estratégia ODS (2019).

Conforme explica a Estratégia de ODS (2019), os temas podem ser divididos em quatro dimensões principais:

- a) Social: relacionada às necessidades humanas, de saúde, educação, melhoria da qualidade de vida e justiça.
- b) Ambiental: trata da preservação e conservação do meio ambiente, com ações que vão da reversão do desmatamento, proteção das florestas e da biodiversidade, combate à desertificação, uso sustentável dos oceanos e recursos marinhos até a adoção de medidas efetivas contra mudanças climáticas.

- c) Econômica: aborda o uso e o esgotamento dos recursos naturais, a produção de resíduos, o consumo de energia, entre outros.
- d) Institucional: diz respeito às capacidades de colocar em prática os ODS.

Os ODS foram construídos em um processo de negociação mundial, que teve início em 2013 e contou com a participação do Brasil em suas discussões e definições a respeito desta agenda. O país tendo se posicionado de forma firme em favor de contemplar a erradicação da pobreza como prioridade entre as iniciativas voltadas ao desenvolvimento sustentável.

É necessário planos globais e setoriais elaborados pelo poder público, para desenvolver uma política de desenvolvimento sustentável, e ocorre da seguinte forma:

[...] a) por meio da política fiscal, visando aumentar o coeficiente de poupança nacional; b) pela participação do estado da sessão de crédito e orientação a iniciativa privada; c) mediante a captação de recursos financeiros internacionais e sua canalização para investimentos; d) pelo investimento na implantação de infraestrutura para as atividades econômicas; e) mediante a produção direta pelo estado de bens e serviços economicamente estratégicos; f) pela proteção especial a indústria nascente; g) por uma política de transferência de mão de obra dos setores atrasados para novos setores de produtividade mais elevada; h) na execução de política tecnológica; e i) na política agrária com ênfase na reforma agrária e pesquisa voltada ao desenvolvimento agrícola. (MONTIBELLER FILHO, 2007, p. 89).

Para o cumprimento e a execução desse plano, é fundamental a intervenção estatal.

### 2.3 PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE SANTA CATARINA 2030

O Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030 (Plano SC 2030) visa consolidar na administração pública estadual o planejamento estratégico de desenvolvimento de médio e longo prazo, servindo como instrumento referencial e orientador da ação governamental, preparando o Estado para os desafios de uma visão de futuro que tem como foco uma sociedade referência em sustentabilidade, inovação e empreendedorismo, com equidade social e regional. (SANTA CATARINA, 2018).

A construção do Plano SC 2030, sob a coordenação da Secretaria de Estado do Planejamento, ocorreu de forma participativa, envolvendo integrantes do

governo estadual atuantes em diferentes áreas da administração pública, bem como representantes da sociedade civil organizada vinculados às associações de classe, sindicatos, federações e entidades em geral, os quais, por ocasião dos workshops geral, setoriais e macrorregionais levados a efeito no período de março a setembro de 2017, puderam expressar opiniões e posições sobre as distintas áreas da atuação governamental, auxiliando na construção dos objetivos e ações estratégicas setoriais e na definição dos obstáculos e ações propositivas a serem implementadas em nível regional. (SANTA CATARINA, 2018).

### **3 MOBILIDADE URBANA**

Este tópico está dividido em: Objetivos, indicações e ações; e Propostas, soluções e exemplos.

#### **3.1 OBJETIVOS, INDICADORES E AÇÕES**

Conforme dispõe o Art. 1º da Lei nº 12.586/12

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Mobilidade significa a capacidade de chegar aos lugares necessários para a vida urbana, como trabalho, escola, parques, comércio, hospitais etc, ou seja, viabilizar as viagens essenciais para o exercício dos direitos básicos dos cidadãos. Mobilidade não é ter uma maneira de se deslocar, mas um sistema de possíveis modos de transporte. E que tenha qualidade (WRI Brasil, 2008).

O novo conceito (mobilidade urbana) é em si uma novidade, um avanço na maneira tradicional de tratar, isoladamente, o trânsito, o planejamento e a regulação do transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infraestrutura viária, das calçadas e assim por diante. Em seu lugar, deve-se adotar uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos (WRI BRASIL, 2008).

Os objetivos do Plano SC 2030, em relação à mobilidade, são:

- Promover a estruturação das cidades, regiões metropolitanas e aglomerados urbanos em torno da mobilidade urbana, com elevada participação na divisão modal do transporte não motorizado coletivo. Seus indicadores para as ações estratégicas são: 1. Taxa de inovação de Santa Catarina (PINTEC) (%); 2. Participação de Santa Catarina no número de patentes do Brasil (%); 3. Total de concessões de patentes, em relação ao PIB (INPI). Patentes concedidas/PIB - R\$ bilhão; 4. Taxa de internacionalização de Santa Catarina (exportação + importação/PIB) (%); 5. Número de empresas exportadoras em Santa Catarina (MDIC/SECEX); 6. Produtividade do Trabalho (PIB/total de pessoas ocupadas - R\$ mil). As ações a serem executadas serão: Incentivar o empreendedorismo e ampliar programas governamentais de apoio à criação e ao desenvolvimento de micro e pequenas empresas de base tecnológica ou com alto potencial de crescimento; Estimular o desenvolvimento de setores portadores de futuro e direcionar recursos e esforços para as áreas de especialização inteligente das regiões; Usar o sistema de patentes como parte de informação tecnológica, para agregar valor aos produtos e modernizar a estrutura produtiva atual, e incluir estudo de anterioridade (prospecção) como critério para concessão de qualquer incentivo a novos negócios inovadores; Estimular a conexão entre políticas, pessoas, instituições e empresas, que fazem parte do ecossistema catarinense de inovação. (SANTA CATARINA, 2018).
- Estruturar a política de mobilidade intermunicipal em âmbito Estadual. Tendo como indicadores para as ações estratégicas os seguintes: 1. Participação percentual do emprego da indústria de alta intensidade tecnológica no emprego da indústria de transformação (%); 2. Participação das três macrorregiões com menor produto industrial no Valor Adicionado Bruto Industrial do Estado de Santa Catarina (%); 3. Participação das três macrorregiões com menor PIB no PIB total do estado (%). As ações a serem executadas serão: Consolidar os 13 Centros de Inovação e demais ambientes de inovação em desenvolvimento no estado, bem como os ecossistemas regionais de inovação e criar, nas principais instituições de fomento, mecanismos para o financiamento em P&D, de forma diferenciada para micro

e pequenas empresas, localizadas nas macrorregiões com menor VAB industrial. (SANTA CATARINA, 2018).

- Buscar fontes alternativas de recursos para investimento em mobilidade urbana. Indicadores para as ações estratégicas: 1. Índice de concentração industrial municipal (cidades com mais de 100 mil habitantes) (VAB indústria/IBGE) (%); 2. Participação percentual de Santa Catarina no total de empregos do Brasil, na indústria de baixa intensidade tecnológica (RAIS/MTE) (%); 3. Participação percentual de Santa Catarina no total de empregos do Brasil, na indústria de média baixa intensidade tecnológica (RAIS/MTE). Ações estratégicas: Apoiar Planos de Desenvolvimento Municipal, com o objetivo de estimular vocações e potencialidades locais para a especialização inteligente das microrregiões; expandir a exposição de potencialidades e de produtos diferenciados de todas as macrorregiões do estado; Desenvolver formas diferenciadas de estímulos econômicos para a expansão da produção local e sua comercialização em âmbito estadual. (SANTA CATARINA, 2018).

### 3.2 PROPOSTAS, SUGESTÕES E EXEMPLOS

A problemática atual da mobilidade urbana em Santa Catarina está vinculada às transformações inscritas em seu processo de urbanização mais recente. Processos econômicos, territoriais, políticos e culturais impulsionaram transformações nas dinâmicas de ocupação do seu território, no padrão de distribuição demográfica e na estruturação de sua rede urbana. (SANTA CATARINA, 2018).

A proposta apresentada pelo Plano SC 2030, é de suma importância para a melhoria da mobilidade urbana. Conforme já descrito, cada objetivo tem a finalidade de apresentar ideias inovadoras. Caso as mudanças não ocorram, o dano ao meio ambiente será cada vez maior, e as próximas gerações não terão uma vida sustentável. (SANTA CATARINA, 2018).

Atualmente, poucas cidades pensam e executam planos para um desenvolvimento mais sustentável. O município de Florianópolis, conta, agora, com patinetes elétricos (Figura 2) para uso compartilhado da população. Esses patinetes

foram adquiridos por meio de uma parceria firmada com a Prefeitura de Florianópolis, os equipamentos são da empresa Ride, de São Paulo.

Figura 2 - Patinetes elétricos na Beira Mar de Florianópolis.



Fonte: De olho na Ilha (2019).

Eles ficam disponíveis em 20 locais da região central para aluguel pelo custo de R\$3,00 para desbloqueio, e 0,50 centavos por minuto rodado. A primeira corrida de até 10 minutos sai de graça. Até o final do ano, cerca de 200 equipamentos estarão instalados em diferentes bairros da cidade.

Todos os municípios deveriam ter seu plano para desenvolvimento sustentável, para uma melhoria na cidade. Exemplos de mudanças que deveriam ocorrer são: ciclovia em todos os bairros, não somente nos centros da cidade; transporte público acessível para todos; carona solidária, e patinetes, bicicletas disponíveis para a população por um custo acessível.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O PROESDE, é o Programa de Educação Superior para o Desenvolvimento Regional, e tem como objetivo fazer o ensino contextualizado, e nesta busca se fez o estudo do PLANO SC 2030. Este tema foi abordado como tentativa de conscientizar os leitores sobre o tamanho dano os seres humanos têm causado ao

meio ambiente, e com intuito de inovar nas buscas de soluções para diminuição da poluição. O objetivo era relatar os danos, e apresentar o Plano SC 2030, o qual foi alcançado. Futuramente, quando as ideias do Plano SC 2030 forem executadas, as futuras gerações poderão perceber com maior clareza as mudanças.

## REFERÊNCIAS

BARBOSA, Gisele Silva. O desafio do desenvolvimento sustentável. **Revista Visões**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 4, p.1-11, 20 jan. 2008. Disponível em: <[http://www.fsma.edu.br/visoes/ed04/4ed\\_O\\_Desafio\\_Do\\_Developmento\\_Sustentavel\\_Gisele.pdf](http://www.fsma.edu.br/visoes/ed04/4ed_O_Desafio_Do_Developmento_Sustentavel_Gisele.pdf)>. Acesso em: 27 jul. 2019.

GERHARDT, Tatiana Engel; SOUZA, Aline Corrêa de. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Ufrgs, 2009. 120 p. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas S.a, 2010. 184 p.

BRASIL. **Lei nº 12.587 - Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>. Acesso em: 27 jul. 2019.

DE OLHO NA ILHA. **Patinetes elétricos**. Disponível em: <<https://www.deolhonailha.com.br/florianopolis/noticias/patinetes-compartilhados-em-floripa-custam-r-3-para-desbloqueio-e-50-centavos-por-minuto-rodado.html>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

MENDES, Ana Carolina Silva de Paula. **Desenvolvimento Sustentável: uma visão da gestão empresarial**. 2012. 56 f. TCC (Graduação) - Curso de Administração, Fema, Assis, 2012. Disponível em: <<https://cepein.femanet.com.br/BDigital/arqTccs/0811261189.pdf>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

MONTIBELLER FILHO, Gilberto. **Empresas, Desenvolvimento e Ambiente: diagnóstico e diretrizes de sustentabilidade**. 1. ed. Barueri: Manoele Ltda, 2007. 89p.

PORTAL APRENDIZ. **A mobilidade não é sinônimo de transporte**. Disponível em: <<https://portal.aprendiz.uol.com.br/2018/09/18/mobilidade-nao-e-sinonimo-de-transporte/>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

SANTA CATARINA. **Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030**. Florianópolis, 2018. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/visualizar-biblioteca/acoes/plano-catarinense-de-desenvolvimento/1162-plano-sc-2030-versao-final/file>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

WRI BRASIL. **Mobilidade não é sinônimo de transporte**. 15 set 2018. Disponível: <<https://www.archdaily.com.br/br/902115/mobilidade-nao-e-sinonimo-de-transporte>>. Acesso em: 27 jul. 2019.