



MINISTÉRIO PÚBLICO
DO ESTADO DA BAHIA

CEAMA – Projeto Movimenta
Guia de Atuação do promotor de Justiça – Mobilidade Urbana

GUIA DE ATUAÇÃO DO PROMOTOR DE JUSTIÇA

MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE

Ministério Público do Estado da Bahia

Centro de Apoio Operacional de Meio Ambiente e Urbanismo – CEAMA

Projeto Movimenta – Planejando a Mobilidade Urbana

Agosto de 2022



APRESENTAÇÃO

Este guia faz parte das ações do Projeto Movimenta – Planejando a mobilidade urbana. Tem por objetivo ofertar aos promotores de justiça material de apoio, que possa subsidiar o membro do ministério público na condução dos procedimentos que contemplem a temática da mobilidade urbana.

No ano de 2022, o projeto tem como foco a regularização da acessibilidade, microacessibilidade e mobilidade das unidades escolares, compreendendo o trajeto, o entorno, as edificações, e a infraestrutura de trânsito e tráfego que impactam no deslocamento. Para tanto, foi elaborada Nota Técnica com o apoio de técnicos da Central de Apoio Técnico – CEAT, Centro de Apoio de Direitos Humanos – CAODH e Centro de Apoio da Educação – CEDUC, contendo orientações técnico-jurídicas, que integra o anexo deste guia.

Na oportunidade, reforçamos a solicitação aos Promotores de Justiça que encaminhem ao CEAMA toda produção de peças, bem como de procedimentos na área ambiental, a fim de compor acervo, possibilitar a partilha de experiências e dar ciência da atuação das promotorias de justiça.

A atuação em políticas públicas urbanísticas permite o planejamento orgânico financeiro dos Municípios, favorecendo a melhoria da qualidade de vida das pessoas e a proteção ambiental para as presentes e futuras gerações, dentro do espaço da cidade. Planejar a mobilidade urbana facilita as conexões, otimiza o uso do tempo e reduz a emissão de gases poluentes, pelo que se faz importante a presença do Ministério Público enquanto fiscal da lei e zelador da ordem jurídica.



ÍNDICE

1.	Introdução	4
2.	Nota Técnica Conjunta nº 001/2021 – Mobilidade e Acessibilidade nas Unidades Escolares	7
3.	Índice Legislativo	18
3.1.	Federal	18
3.2.	Estadual	18
3.3.	Municipal	18
4.	Peças Jurídicas	20
4.1.	Portaria de Instauração – PlanMob	20
4.2.	Portaria de instauração – Acessibilidade	24
4.3.	Ofício Prefeito/a – Modelo I - Abertura de ICP	28
4.4.	Ofício Prefeito/a - Modelo II - Solicitação de documentos	29
4.5.	Ofício Prefeito/a - Modelo III - Requisição	30
4.6.	Ofício Secretário/a - Modelo I - Abertura de IC	31
4.7.	Ofício Secretário/a - Modelo II - Solicitação de documentos	32
4.8.	Ofício Secretário/a - Modelo II - Requisição	33
4.9.	Ofício Diretor/a - Modelo I - Abertura de IC	34
4.10.	Ofício Diretor/a - Modelo II - Solicitação de documentos	35
4.11.	Ofício Diretor/a - Modelo II - Requisição	36
4.12.	Recomendação – Modelo I - Mobilidade e Acessibilidade na escola pública	37
4.13.	Recomendação – Modelo II - Plano de Mobilidade	41
4.14.	Termo de Ajustamento de Conduta – Modelo I - PLAMOB- prazo legal	45
4.15.	Termo de Ajustamento de Conduta – Modelo II - PLAMOB- Prazo	50
4.16.	Termo de Ajustamento de Conduta – Modelo III – PLAMOB e PDDU	55
4.17.	Termo de Ajustamento de Conduta – Modelo IV – Projeto arquitetônico das escolas	60
4.18.	Termo de Ajustamento de Conduta – Modelo V – Após vistoria nas escolas	65
4.19.	Ação Civil Pública – Modelo I - PLANMOB - prazo próximo	70
4.20.	Ação Civil Pública – Modelo II - PLANMOB - Prazo 24, § 4º - vencido	87
4.21.	Ação Civil Pública – Modelo III - Mobilidade Urbana, Microacessibilidade e Acessibilidade das unidades escolares	105
4.22.	Ofício para CEAT – Solicitação de vistoria	121
5.	Jurisprudência	122
6	Referências	131
	Anexo - Formulário – Diagnóstico do Município	132



1. Introdução

O presente trabalho reúne material de cunho jurídico sobre a temática mobilidade urbana, incluindo doutrina, jurisprudência, legislação e peças processuais, visando auxiliar o Promotor de Justiça em atuações relacionadas a essa matéria.

A mobilidade urbana é tema atual e imprescindível quando se reflete sobre o planejamento das cidades e sua realização como um espaço de direitos.

Desde meados do século XX, as sociedades vivenciam um processo migratório do campo para a cidade, chamado de êxodo rural-urbano, em que a maior parte da população tem escolhido viver e residir nos centros urbanos. Esse movimento tem provocado, cada vez mais, o aumento populacional das cidades e conseqüentemente uma maior demanda de serviços, equipamentos e direitos para esse espaço.

A Constituição de 1988, nesse contexto, foi a primeira Constituição brasileira a conter normas para a Política Urbana, prevista nos artigos 182 e 183. Esses dispositivos foram regulamentados pela Lei nº 10.257/2001, o Estatuto da Cidade.

A Carta Magna de 1988 e a legislação infraconstitucional têm construído arcabouço jurídico, visando a organização dos espaços urbanos e melhoria da qualidade de vida das pessoas, associada a proteção ambiental, mediante adoção do conceito de Desenvolvimento Sustentável.

No contexto dos entes federativos no Brasil, os Municípios são os atores principais dessa ordem urbanística, detentores da competência constitucional de: legislar sobre assuntos de interesse local (Art. 30, I); organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (Art. 30, V); defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação (170, VI); [...] ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Art. 182).

O Estatuto da Cidade estabelece 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 (Art. 1º, § único.), tendo por diretrizes, dentre outras, o planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição



espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente e a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais (Art. 2º, IV e V), e impõe como um dos instrumentos dessa política o planejamento municipal, incluindo, plano diretor, disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo, zoneamento ambiental, plano plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual, gestão orçamentária participativa, planos, programas e projetos setoriais e planos de desenvolvimento econômico e social (Art. 4º, III).

Em 2012, foi promulgada a Lei nº 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e impõe aos Municípios com população acima de 20.000 habitantes, obrigação de elaborar o Plano Municipal de Mobilidade urbana, sob pena de ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até atenderem à exigência contida no artigo 24 da lei.

A mobilidade refere-se à possibilidade de se mover pela cidade sob as mais diversas formas, associando este entendimento aos veículos, as vias e a toda a infraestrutura necessária para o deslocamento de pessoas e cargas. É a qualidade daquilo que se move, do que se consegue movimentar. Refere-se à locomoção, capacidade de se mudar, de ir a outro lugar com rapidez¹. A Política Nacional de Mobilidade Urbana define como as condições em que se realizam os deslocamentos, dando atenção ao planejamento, à infraestrutura e aos meios de transporte.

Ademais, a Lei nº 10.098/2000 estabelece, entre outros regramentos, normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação (Artigo 1º). Esse diploma determina que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (Artigo 3º). São direitos

¹ Dicionário online português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/mobilidade/>.



relativos ao uso das vias públicas, parques, jardins, estacionamentos públicos, banheiros públicos e demais equipamentos urbanos por todas as pessoas, considerando, em especial, aquelas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Paralelo a esses diplomas, deve-se considerar outros instrumentos como a Declaração de Estocolmo de 1972, Princípio 15, que prescreve: "Deve-se aplicar o planejamento aos assentamentos humanos e à urbanização com vistas a evitar repercussões prejudiciais sobre o meio ambiente e a obter os máximos benefícios sociais, econômicos e ambientais para todos. A este respeito devem-se abandonar os projetos destinados à dominação colonialista e racista".

Deste modo, verifica-se, com tais regras e normas, um sistema normativo de proteção das cidades e seus habitantes, sobretudo, no que tange ao direito de ir e vir, ou seja, de deslocar-se, no ambiente urbano.



2. Nota Técnica Conjunta n° 001/2021 – Mobilidade e Acessibilidade nas Unidades Escolares

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DO MEIO AMBIENTE E URBANISMO - CEAMA

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL E DEFESA DA EDUCAÇÃO - CEDUC

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DOS DIREITOS HUMANOS - CAODH

CENTRAL DE APOIO TÉCNICO – CEAT

*“Neste texto, considera-se mobilidade como a movimentação efetiva ou potencial de pessoas e coisas; acessibilidade, por sua vez, é a capacidade das pessoas de chegarem ao local desejado e de fazerem coisas chegarem ao destino. A distinção parece sutil – e de fato o é: ao se falar em mobilidade, implicitamente fala-se em movimento e sistema de transporte, inclusive infraestrutura, enquanto a ideia de acessibilidade remete principalmente às pessoas e à possibilidade de elas alcançarem os destinos desejado. A primeira foca a infraestrutura e o equipamento, ao passo que a segunda mira a pessoa”. (SILVA, Eduardo Fernandez. **Meio Ambiente e Mobilidade Urbana**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2014, p. 37)*

O Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente e Urbanismo (CEAMA), a Central de Apoio Técnico (CEAT), o Centro de Apoio Operacional e Defesa da Educação (CEDUC) e o Centro de Apoio Operacional dos Direitos Humanos (CAODH) do Ministério Público da Bahia, resolvem expedir a presente **NOTA TÉCNICA CONJUNTA SOBRE MOBILIDADE E URBANA E ACESSIBILIDADE E MICROACESSIBILIDADE DAS UNIDADES ESCOLARES**, nos seguintes termos:

II - POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

CONSIDERANDO a edição da Lei n° 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo 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 (art. 2º, PNMU);

CONSIDERANDO que a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV, PNMU);

CONSIDERANDO que compete aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (Art. 30, da Constituição Federal);

CONSIDERANDO que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial e capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (Art. 18, PNMU);

CONSIDERANDO que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Art. 182, CF/88).

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para os Municípios com população acima de 20.000 habitantes, integrado e compatível com o Plano Diretor, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os seguintes aspectos: serviços de transporte público coletivo; circulação viária; infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; operação e o disciplinamento do transporte



de carga na infraestrutura viária; polos geradores de viagens; áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

CONSIDERANDO que o prazo estabelecido pelo artigo 24, §4º para elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana se encerra em 12 abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes e em 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes, findo o qual ficarão os Municípios impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CONSIDERANDO que a acessibilidade é meio para o exercício do direito à liberdade e demais direitos fundamentais (educação, saúde, trabalho, lazer etc.) e que deve ser adotado o desenho universal, objetivando a utilização dos espaços por todos, com autonomia, segurança e conforto, alcançando, portanto, *status* de interesse público;

CONSIDERANDO que o conceito de “mobilidade urbana inclusiva”² abrange o atendimento às necessidades de **todos** os usuários, permitindo autonomia e segurança no deslocamento e no uso dos espaços das cidades, independentemente do tipo de modal utilizado, atendendo o direito de ir e vir previsto na Constituição Federal;

II - MOBILIDADE DOS EDUCANDOS: ACESSO À ESCOLA

CONSIDERANDO que a ausência do oferecimento de infraestrutura básica, a exemplo de **ruas acessíveis e seguras, transporte de qualidade e educação**, compromete o desenvolvimento social do sujeito, portanto, colocando em risco o processo de escolarização dos educandos e o seu desenvolvimento pleno como cidadãos.

² Acessibilidade em espaços urbanos. Módulo 2: **Mobilidade Urbana e Acessibilidade**. Enap Escola Nacional de Administração Pública, 2020. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/5455>. Acesso em 22 jan 2021.



CONSIDERANDO que a mobilidade ativa da criança até a escola estimula a aprendizagem, o estabelecimento de conexões com o ambiente e a cidade, além de hábitos saudáveis, requerendo para tanto a disponibilidade de acesso a um transporte de qualidade, um bom sistema coletivo e infraestrutura favorável para o caminhar e pedalar em segurança.

CONSIDERANDO que o artigo 208 da Constituição Federal/88 destaca o dever do Estado na garantia da educação, estabelecendo no inciso VII que o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, deve acontecer mediante programas suplementares, entre eles o do **transporte escolar como meio de garantir o acesso à educação**, como direito público e subjetivo.

CONSIDERANDO que o Plano Nacional de Educação (Lei Federal 13.005/2014), na estratégia 4.6, da Meta 4, estabelece que devem ser mantidos e ampliados “os programas suplementares que promovam a acessibilidade nas instituições públicas, para garantir o acesso e a permanência dos (as) alunos (as) com deficiência por meio da adequação arquitetônica, da oferta de transporte acessível e da disponibilização de material didático próprio e de recursos de tecnologia assistiva, assegurando, ainda, no contexto escolar, em todas as etapas, níveis e modalidades de ensino, a identificação dos (as) alunos (as) com altas habilidades ou superdotação”.

CONSIDERANDO que por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), o Governo Federal criou programas que auxiliam os Estados, Distrito Federal e Municípios na oferta de serviços que garantam a todos o direito constitucional de acesso à educação. Assim, foram criados o Programa de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)³ e o Programa Caminho da Escola⁴.

CONSIDERANDO que além dos programas supramencionados, os recursos do Fundo de

³ Disponível em: <https://www.gov.br/secretariadegoverno/pt-br/portalfederativo/guiainicio/prefeito/trilhas-100-dias-de-governo/programa-nacional-de-apoio-ao-transporte-escolar-2013-pna-te#:~:text=O%20Programa%20Nacional%20de%20Apoio.e1%C3%A9trica%20e%20funilaria%2C%20recupera%C3%A7%C3%A3o%20de..> Acesso em 10 agosto 2021.

⁴ Disponível em: <https://www.fn.de.gov.br/programas/caminho-da-escola>. Acesso em 09 agosto 2021.



Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (FUNDEB) deverão ser aplicados nas despesas enquadradas como de “manutenção e desenvolvimento do ensino”, previstas no artigo 70 da Lei Federal nº 9.394/96 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional), dentre as quais estão compreendidas as de manutenção de programas de transporte escolar (art. 70, inciso VIII, da LDB), assim como a aquisição de veículos escolares apropriados ao transporte de alunos da educação básica pública da zona rural, devidamente equipados e identificados como de uso específico nesse tipo de transporte, em observância ao disposto no Código Nacional de Trânsito (Lei nº 9.503, de 23/09/97).

CONSIDERANDO conforme disposto na Resolução/FNDE nº 45, de 20/11/2013⁵, art. 4º, que os veículos escolares poderão ser utilizados também para o transporte de estudantes da zona urbana e da educação superior, conforme regulamentação a ser expedida pelos estados, Distrito Federal e Municípios, desde que não haja prejuízo ao atendimento dos estudantes residentes na zona rural e matriculados nas escolas das redes públicas de ensino básico.

CONSIDERANDO o artigo 2º, da Resolução/FNDE nº 45 de 2013, no qual se consideram veículos de transporte escolar, aqueles adquiridos por meio de adesão à ata de pregão eletrônico para registro de preços do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), tais como: I – ônibus: veículo rodoviário automotor de passageiros especificado como Ônibus Escolar; II – bicicleta: veículo de propulsão humana para uso individual, especificado como Bicicleta Escolar; III – embarcação: veículo aquaviário automotor especificado como Lancha Escolar ou Barco Escolar.

CONSIDERANDO que de acordo com art. 11 da supracitada Resolução do FNDE, sem prejuízo das atribuições dos controles externo e interno, qualquer pessoa física poderá representar ao Ministério Público Federal informando a prática de conduta irregular no uso dos veículos de transporte escolar, com vistas à aplicação ao agente público das sanções previstas na forma da legislação vigente.

⁵ Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/institucional/legislacao/item/5032-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-45,-de-20-de-novembro-de-2013>. Acesso em 12 ago 2021.



III – ACESSIBILIDADE E MICROACESSIBILIDADE

CONSIDERANDO que o artigo 3º da lei nº 10.098/2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida e que o passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação.

CONSIDERANDO que incumbe ao Ministério Público a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, bem como os direitos individuais homogêneos da pessoa com deficiência, especialmente para garantir a acessibilidade em todos os níveis, de acordo com o artigo 3º, da Lei n. 7.853/89 e nos termos da Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência);

CONSIDERANDO que a questão da acessibilidade para pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, **incluídas as crianças e adolescentes**, e idosos tem representado significativo aumento na demanda por parte da sociedade e, por conseguinte, das Promotorias de Justiça do Estado;

CONSIDERANDO que a **acessibilidade** pode ser conceituada como o conjunto das condições para ter acesso, de maneira direta, com o mínimo de obstáculos físicos, pelas pessoas com as mais diversas condições de limitação de locomoção, no menor intervalo de tempo possível, aos equipamentos urbanos, veículos ou destinos finais desejados, estando esse conceito interrelacionado com a mobilidade, com a abrangência espacial do sistema viário e dos sistemas de transporte em função das possibilidades de acesso à cidade em si, associada ao planejamento urbano e dos transportes;



CONSIDERANDO que a **microacessibilidade** é a aplicação desse conceito à escala humana, tendo como foco as condições ergonômicas e o desenho arquitetônico especificamente, incluindo na sua dimensão a caminhabilidade, a segurança, a iluminação e o conforto;

CONSIDERANDO que as condições de **mobilidade a pé** são o foco para a compreensão da acessibilidade no espaço urbano, com destaque para as condições de qualificação das calçadas, sendo essa qualificação mensurável pelas seguintes variáveis: dimensionamento da largura e compatibilização com os usos do local; elementos arquitetônicos para permitir o acesso por todas as pessoas; conexões seguras integrando a calçada como uma rede e protegendo o pedestre de veículos e outras situações de risco; sinalização coerente, legível e clara; superfície qualificada, proporcionando um piso firme e regular para calçados e cadeiras de rodas, carrinhos de bebê, etc.; segurança pública; drenagem eficiente; atratividade do local;

CONSIDERANDO, em complemento ao sentido dos conceitos de mobilidade e acessibilidade, efetivando o direito ao uso do espaço urbano, o conceito de **caminhabilidade**, como a medida em que as características do ambiente urbano favorecem sua utilização para deslocamentos a pé, levando em conta, além das variáveis citadas anteriormente, as distâncias a serem percorridas, tanto a pé quanto às estações de transporte, o uso do solo, diurno e noturno, a presença de edificações com fachadas permeáveis e ativas (como lojas, lanchonetes e outros espaços que comuniquem a edificação com o pedestre), ausência de muros e cercas, iluminação urbana, fluxo de pedestres em diversos horários, sombra e abrigo do sol forte e da chuva, coleta de lixo e varrição urbana e mitigação de poluição sonora;

CONSIDERANDO as condições de localização dos equipamentos urbanos, especialmente a localização dos equipamentos de ensino fundamental e médio, para os quais, segundo a bibliografia especializada, é recomendada a localização a uma distância de até 800 m ou 10 minutos de deslocamento a pé das residências dos alunos⁶;

⁶ SILVA, L., GASTELMUNDI, E., ROSSI, Alberto. Equipamientos Urbanos 2: notas de equipamento de educación, salud, culto, industria e comércio. Brasília: UNB, 1972.



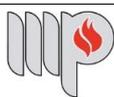
CONSIDERANDO que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas no Decreto nº5.296/2004.

CONSIDERANDO o conceito de **rota acessível** contido na ABNT NBR 9050/2020 como trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, podendo incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros.

CONSIDERANDO as definições do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503/1997), no qual **calçada** é a “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins”; **passeio** é parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas; e **via** é superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

CONSIDERANDO que além da calçada, a rota acessível deve assegurar a acessibilidade em cruzamentos e intersecções seguindo os parâmetros estabelecidos pela NBR 9050/2020;

CONSIDERANDO que, segundo a NBR ABNT 16.537, é necessária ainda a **instalação de piso tátil nas travessias**, posicionada paralelamente à faixa de travessia ou perpendicular ao sentido da caminhada e sinalização tátil direcional transversal à calçada indicando as travessias;



IV– ACESSIBILIDADE NAS EDIFICAÇÕES: UNIDADES ESCOLARES

CONSIDERANDO que a Constituição Federal de 1988, no seu artigo 206, inciso I, estabelece que o ensino será ministrado com base no princípio de igualdade de condições para o acesso e permanência na escola.

CONSIDERANDO que a Constituição Federal de 1988, no seu artigo 206, inciso VII, estabelece que o ensino será ministrado com base no princípio de garantia de padrão de qualidade, portanto, sendo a acessibilidade no ambiente escolar um dos elementos essenciais para o atendimento da supracitada garantia.

CONSIDERANDO a educação constitui direito da pessoa com deficiência, assegurados **sistema educacional inclusivo em todos os níveis** e aprendizado ao longo de toda a vida, de forma a alcançar o máximo desenvolvimento possível de seus talentos e habilidades físicas, sensoriais, intelectuais e sociais, segundo suas características, interesses e necessidades de aprendizagem. De acordo com o Estatuto da pessoa com deficiência, Lei 13.146/2015, no seu artigo 27.

CONSIDERANDO que o Estatuto da Pessoa com Deficiência, visando garantir o direito à educação estabelece em seu artigo 28 que “ incumbe ao poder público assegurar, criar, desenvolver, implementar, incentivar, acompanhar e avaliar: (...) II - aprimoramento dos sistemas educacionais, visando a garantir condições de acesso, permanência, participação e aprendizagem, por meio da oferta de serviços e de recursos de acessibilidade que eliminem as barreiras e promovam a inclusão plena; (...) V - adoção de medidas individualizadas e coletivas em ambientes que maximizem o desenvolvimento acadêmico e social dos estudantes com deficiência, favorecendo o acesso, a permanência, a participação e a aprendizagem em instituições de ensino; (...) XVI - acessibilidade para todos os estudantes, trabalhadores da educação e demais integrantes da comunidade escolar às edificações, aos ambientes e às atividades concernentes a todas as modalidades, etapas e níveis de ensino;

CONSIDERANDO a importância da regularidade das edificações quanto à promoção da



acessibilidade, observando os parâmetros técnicos estabelecidos pela NBR 9050- acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos-, que objetiva a utilização com autonomia, conforto e segurança à maior quantidade de pessoas possível, sobretudo aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida;

CONSIDERANDO que a lei federal 13.146/15, no seu art. 54, inciso I c/c art. 60, estabelece a obrigatoriedade de projeto técnico para a regularização de imóveis, fiscalização, licenciamento, mudanças uso, renovação de alvarás;

CONSIDERANDO que as **demandas de acessibilidade devem ser entendidas como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade em todos os ambientes construídos** (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na lei federal 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). posteriormente reforçadas pela Lei Federal 13.425/2017 (sobre medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público);

CONSIDERANDO a correlação entre acessibilidade e segurança, que devem ser verificados na emissão do Alvará de Funcionamento, em conformidade com a ABNT NBR 9050/2020 e§ 1º do art. 60 da lei 13.146/2015;

CONSIDERANDO que o descumprimento das normas de prevenção contra incêndios está associado às mesmas consequências administrativas que o descumprimento das exigências de acessibilidade, incorrendo em improbidade administrativa tipificada no artigo 11 da Lei n. 8429/92, conforme previsto no artigo 13 c/c art. 2º da lei 13.425/2016.

CONSIDERANDO o que exige a Lei Federal 13.146 no artigo 54, inciso I, de que todos os imóveis de uso público e coletivo devam atender às normas legais e técnicas de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2020, dentre outras).

CONSIDERANDO ser necessário que o projeto identifique a especificação dos materiais de construção; detalhe as concepções construtivas (rampas, guarda-corpo, instalações dos banheiros), dentre outras informações.



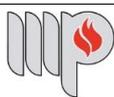
CONSIDERANDO a obrigação do Município de disponibilizar projeto técnico atualizado, a cada 03 anos, e em nível executivo (com RRT e ART), Plano de Manutenção, visando instruir os processos administrativos, de acordo com a Lei Federal 13.146/2015 e Normas da ABNT, bem como Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros(AVCB) ou documento similar emitido por município.

V– DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

CONSIDERANDO que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (Artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro - CTB);

CONSIDERANDO que é responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação, conforme artigo 90 do CTB;

CONSIDERANDO que o artigo 24 do CTB dispõe competir aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: *I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; (...) V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; (...) XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (...) XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.*



VI – ORIENTAÇÕES:

Assim, demonstrada a obrigação do Município de elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nos prazos previstos no artigo 24 § 4º da lei nº 12.587/2012, respeitada a participação da sociedade civil, bem como a responsabilidade de assegurar mobilidade, acessibilidade, segurança e integridade física da comunidade escolar, no trajeto para as escolas e colégios, o presente documento, respeitada a garantia constitucional da independência funcional, **ORIENTA** aos Promotores(as) de Justiça, especializados na defesa da ordem urbanística, na garantia do direito à educação, como também na salvaguarda da dignidade das pessoas com deficiência, e mui especialmente, aos(as) aderentes ao Projeto Movimenta - Planejando a Mobilidade Urbana, para que:

- Adotem as medidas legais cabíveis, sugerindo inicialmente a expedição de recomendação para que os municípios iniciem a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, considerando a proximidade dos prazos previstos no artigo 24 § 4º da lei nº 12.587/2012 e as consequências legais para os municípios;
- Adotem, as medidas legais cabíveis, ante o disposto acima e na legislação pátria vigente, para adequação das unidades escolares, bem como o seu entorno sobre a acessibilidade, microacessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, especialmente do público usuário.
- Adotem, as medidas legais cabíveis, para regularizar e adequar o transporte escolar municipal, atendendo às condições de acessibilidade e mobilidade.

Salvador - Bahia, Novembro de 2021.

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DO MEIO AMBIENTE E URBANISMO - CEAMA
CENTRO DE APOIO OPERACIONAL E DEFESA DA EDUCAÇÃO - CEDUC
CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DOS DIREITOS HUMANOS - CAODH
CENTRAL DE APOIO TÉCNICO – CEAT



3. Índice Legislativo

3.1. Legislação Federal

- **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990** - Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.
- **Lei nº 8.429, de 02 de junho de 1992** - Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.
- **Lei nº 8666, de 21 de junho de 1933** - Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.
- **Lei nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995** - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
- **Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000** – Atendimento prioritário as pessoas com deficiência, aos idosos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo.
- **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000** – Normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e da outras providências.
- **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001** - Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.
- **Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005** - Dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS, cria o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS e institui o Conselho Gestor do FNHIS.
- **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2011** – Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.



- **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012** – Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015** - Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.
- **Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004** – Regulamenta as Leis 10.048/2000 e 10.098/2000.
- **Instrução normativa nº 41, de 24 de outubro de 2012 / Ministério das Cidades** - Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE.

Normas ABNT - NBR 9050/2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Normas ABNT - NBR 16.537/2020 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

Normas ABNT - NBR 14.022/2019 - Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.

3.2. Legislação Estadual

- **Lei nº 8.538, de 20 de dezembro de 2002** - Modifica a estrutura organizacional da Administração Pública do Poder Executivo Estadual, cria a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e dá outras providências.
- **Lei nº 10.704, de 12 de novembro de 2007** - Cria o Conselho Estadual das Cidades da Bahia ConCidades/BA e dá outras providências.
- **Decreto nº 10.949, de 06 de março de 2008** - Regulamenta o Conselho Estadual das Cidades da Bahia ConCidades/BA, criado pela Lei nº 10.704, de 12 de novembro de 2007, e dá outras providências.

3.3. Legislação Municipal

Verificar no Município a existência de **leis urbanísticas próprias** como:

- Código de Posturas,
- Lei de Uso e Ordenamento do Solo,



- Plano Diretor,
- Plano Municipal de Mobilidade Urbana,
- Lei de Transporte Público Municipal.

4. Modelos de Peças

4.1. Portaria de Instauração de Inquérito Civil – Plano de Mobilidade Urbana

INQUÉRITO CIVIL (PORTARIA Nº ___/20XX)

IDEA nº XXX.X.XXXX/20XX

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, por seu órgão de execução signatário, no uso de suas atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso III, do artigo 129, da Constituição Federal; pelo artigo 8º, § 1º da Lei nº. 7.347/85, art. 26 da Lei Federal nº 8.625/93, art. 72, IV, da Lei Complementar Estadual nº 11/1996 e, subsidiariamente, pela Lei Complementar da União nº 75/95, observada a Resolução nº 23/2007 e Resolução nº 06/2009, do Conselho Superior do Ministério Público do Estado da Bahia.

CONSIDERANDO que a Constituição da República Federativa do Brasil prevê em seu art. 225 que “*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.*”

CONSIDERANDO que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, objetiva ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Art. 182, CF/88).

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo 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 (art. 2º, PNMU);

CONSIDERANDO que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município (art. 3º);

CONSIDERANDO que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pela diretriz de integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos (art. 6º);

CONSIDERANDO que a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV);

CONSIDERANDO que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial e capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (Art. 18);

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para os Municípios com população acima de 20.000 habitantes, integrado e compatível com o Plano Diretor, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os seguintes aspectos: os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas



com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; os polos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

CONSIDERANDO, por fim, o artigo 24, § 4º do referido diploma legal estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes e até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

CONSIDERANDO que o Ministério Público é legitimado ativo para intervir na tutela do direitos ao meio ambiente urbano, do direito à educação e dos direitos individuais e homogêneos da pessoa com deficiência como se vê dos arts. 1º e 5º da Lei nº 7.347/85, *literis*:

“Art. 1º - Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011).

I - ao meio ambiente;

(...)

IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo.

VI – à ordem urbanística

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

I - o Ministério Público;”

RESOLVE INSTAURAR o presente **INQUÉRITO CIVIL**, com a finalidade averiguar se o município de _____ adotou medidas administrativas para elaboração e implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme previsão do artigo 24 § 4º da lei 12.587/201, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes. Para tanto inicialmente determino a adoção das providências para:

I – AUTUAR a presente portaria e as peças de informações que a acompanham, numerando-se as respectivas folhas, e a seguir, **registrar** o



procedimento instaurado no IDEA, observadas as disposições contidas na Resolução nº 6/2009 do E. CSMP/BA, fazendo constar o seguinte:

Área: Meio Ambiente; Urbanismo

Assunto: Gestão Ambiental (900031) Transporte (12885)

Tema : Projeto Movimenta

Objeto: medidas administrativas para o município de _____ elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme previsão do artigo 24 § 4º da lei 12.587/201, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes

Representante: Atuação de ofício;

Representado(s): Prefeito e Secretários de Meio Ambiente, Educação e Infraestrutura (transporte).

II – PUBLICAR a presente portaria de instauração, após devidamente registrada e autuada, mediante respectiva afixação no mural constante na Sala de atendimentos desta Promotoria pelo prazo de trinta (30) dias, para fins de publicidade e conhecimento de todos, consoante determinado no artigo 7º, inciso X, da Resolução n. 06/2009 do E. CSMP-BA, tal como no DJE.

III – REMETER, por meio eletrônico, cópia da presente Portaria de instauração ao Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente e Urbanismo – CEAMA, Centro de Apoio Operacional e Defesa da Educação – CEDUC e Centro de Apoio Operacional dos Direitos Humanos – CAODH;

IV – OFICIAR a Prefeitura Municipal solicitando informações sobre a legislação municipal de uso e ordenamento do solo, plano municipal de mobilidade e plano diretor,.

V- OFICIAR ao Secretário municipal de Educação e à Diretoria das escolas _____, solicitando os projetos técnicos arquitetônicos atualizados.

Solicite-se que as respostas sejam encaminhadas preferencialmente ao correio eletrônico da Promotoria (e-mail).



Instrua-se os ofícios com cópia da presente portaria.

VI – Após, tudo cumprido e aporte das respostas requeridas, conclusos para ulteriores deliberações.

VII – Nomeio, para o cumprimento dos atos, a(o)s Assistentes Técnico-Administrativos lotados no presente órgão.

Cumpra-se. Expedientes necessários.

_____/BA, ____ de _____ de 202X.

Promotor/a de Justiça



4.2. Portaria de Instauração de Inquérito Civil – Acessibilidade nas unidades escolares

INQUÉRITO CIVIL (PORTARIA Nº ____/20XX)

IDEA nº XXX.X.XXXX/20XX

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, por seu órgão de execução signatário, no uso de suas atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso III, do artigo 129, da Constituição Federal; pelo artigo 8º, § 1º da Lei nº. 7.347/85, art. 26 da Lei Federal nº 8.625/93, art. 72, IV, da Lei Complementar Estadual nº 11/1996 e, subsidiariamente, pela Lei Complementar da União nº 75/95, observada a Resolução nº 23/2007 e Resolução nº 06/2009, do Conselho Superior do Ministério Público do Estado da Bahia.

CONSIDERANDO que a Constituição da República Federativa do Brasil prevê em seu art. 225 que “*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.*”

CONSIDERANDO que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais, fixadas em lei, objetiva ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Art. 182, CF/88).

CONSIDERANDO que o artigo 208 da Constituição Federal/88 destaca o dever do Estado na garantia da educação, estabelecendo no inciso VII que o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, deve acontecer mediante programas suplementares, entre eles *o do transporte escolar como meio de garantir o acesso à educação*, como direito público e subjetivo.

CONSIDERANDO que a Constituição Federal no seu artigo 206, inciso I, estabelece que o ensino será ministrado com base no princípio de igualdade de condições para o acesso



e permanência na escola e no inciso VII, estabelece que o ensino será ministrado com base no princípio de garantia de padrão de qualidade, portanto, sendo a acessibilidade no ambiente escolar um dos elementos essenciais para o atendimento da supracitada garantia.

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo 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 (art. 2º, PNMU);

CONSIDERANDO que a acessibilidade é meio para o exercício do direito à liberdade e demais direitos fundamentais (educação, saúde, trabalho, lazer etc.) e que deve ser adotado o desenho universal, objetivando a utilização dos espaços por todos, com autonomia, segurança e conforto, alcançando, portanto, *status* de interesse público;

CONSIDERANDO que o conceito de “mobilidade urbana inclusiva”⁷ abrange o atendimento às necessidades de **todos** os usuários, permitindo autonomia e segurança no deslocamento e no uso dos espaços das cidades, independentemente do tipo de modal utilizado, atendendo o direito de ir e vir previsto na Constituição Federal;

CONSIDERANDO que o artigo 3º da lei nº 10.098/2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida e que o passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de

⁷ Acessibilidade em espaços urbanos. Módulo 2: **Mobilidade Urbana e Acessibilidade**. Enap Escola Nacional de Administração Pública, 2020. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/5455>. Acesso em 22 jan 2021.



vegetação.

CONSIDERANDO a educação constitui direito da pessoa com deficiência, assegurado sistema educacional inclusivo em todos os níveis e aprendizado ao longo de toda a vida, de forma a alcançar o máximo desenvolvimento possível de seus talentos e habilidades físicas, sensoriais, intelectuais e sociais, segundo suas características, interesses e necessidades de aprendizagem, de acordo com o Estatuto da pessoa com deficiência, Lei 13.146/2015, no seu artigo 27.

CONSIDERANDO que as *demandas de acessibilidade devem ser entendidas como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade em todos os ambientes construídos* (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na lei federal 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). posteriormente reforçadas pela Lei Federal 13.425/2017 (sobre medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público);

CONSIDERANDO as informações oriundas da Nota Técnica Conjunta CEAMA/CAODH/CEDUC/CEAT Nº 01/2021 relacionada à *mobilidade urbana e acessibilidade e microacessibilidade nas unidades escolares*;

CONSIDERANDO que o Ministério Público é legitimado ativo para intervir na tutela do direitos ao meio ambiente urbano, do direito à educação e dos direitos individuais e homogêneos da pessoa com deficiência como se vê dos arts. 1º e 5º da Lei nº 7.347/85, *literis*:

“Art. 1º - Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011).

I - ao meio ambiente;

(...)

IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo.

VI – à ordem urbanística

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

I - o Ministério Público;”

RESOLVE INSTAURAR o presente **INQUÉRITO CIVIL**, com a finalidade averiguar a correta adequação da unidade escolar ESCOLA, localizada na



_____, Ba, bem como o seu entorno, às normas legais de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade ,além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes. Para tanto inicialmente determino a adoção das providências para:

I – AUTUAR a presente portaria e as peças de informações que a acompanham, numerando-se as respectivas folhas, e a seguir, **registrar** o procedimento instaurado no IDEA, observadas as disposições contidas na Resolução nº 6/2009 do E. CSMP/BA, fazendo constar o seguinte:

Área: Meio Ambiente; Educação e Direitos Humanos

Assunto: Gestão Ambiental (900031) Transporte (12885)

Tema : Projeto Movimenta

Objeto: a correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba, bem

como o seu entorno, às normas às normas legais de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade , além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes. .

Representante: Atuação de ofício;

Representado(s): Prefeito e Secretários de Meio Ambiente, Educação e Infraestrutura (transporte).

II – PUBLICAR a presente portaria de instauração, após devidamente registrada e autuada, mediante respectiva afixação no mural constante na Sala de atendimentos desta Promotoria pelo prazo de trinta (30) dias, para fins de publicidade e conhecimento de todos, consoante determinado no artigo 7º, inciso X, da Resolução n. 06/2009 do E. CSMP-BA, tal como no DJE.

III – REMETER, por meio eletrônico, cópia da presente Portaria de instauração ao Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente e Urbanismo – CEAMA, Centro de Apoio Operacional e Defesa da Educação – CEDUC e Centro de Apoio Operacional dos Direitos Humanos – CAODH;

IV – OFICIAR a Prefeitura Municipal solicitando informações sobre a legislação municipal de uso e ordenamento do solo, plano municipal de mobilidade e plano diretor,.

V- OFICIAR ao Secretário municipal de Educação e à Diretoria das escolas _____, solicitando os projetos técnicos arquitetônicos atualizados. Solicite-se que as respostas sejam encaminhadas preferencialmente ao correio eletrônico da Promotoria (e-mail).



Instrua-se os ofícios com cópia da presente portaria.

VI – Após, tudo cumprido e aporte das respostas requeridas, conclusos para ulteriores deliberações.

VII – Nomeio, para o cumprimento dos atos, a(o)s Assistentes Técnico-Administrativos lotados no presente órgão.

Cumpra-se. Expedientes necessários.

_____/BA, ____ de _____ de 202X.

Promotor/a de Justiça



4.3. Ofício ao Prefeito/a Municipal – Informação abertura de ICP

Ofício n° XX/20XX

Município, XX de XXXXXXXXXXXX de 20XX.

Excelentíssimo (a) Senhor (a) _____

Prefeito (a) do município de _____

Senhor/a Prefeito/a,

Cumprimentado-o(a) cordialmente, sirvo-me do presente para informar a Vossa Excelência a instauração do Inquérito Civil n° _____, que tem por objeto

Opção 1

“exigir medidas administrativas para o município de _____ **elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme previsão do artigo 24 § 4º da lei 12.587/2012**, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes”, conforme cópia portaria em anexo.

Opção 2

“a correta adequação da unidade escolar **ESCOLA _____**, localizada na _____, **Ba**, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.”, conforme cópia portaria em anexo.

No ensejo apresentamos os protestos de praxe.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.4. Ofício ao Prefeito/a Municipal - Modelo II - Solicitação de documentos

Ofício nº XX/20XX

Município - BA, XX de XXXXX de 20XX.

Excelentíssimo/a Senhor/a _____

Prefeito/a do Município de _____

Senhor/a Prefeito/a,

Com base no artigo 12, VI da Constituição Federal e nos termos do artigo 26, I letras “a” e “b” da Lei 8625/95, venho através do presente solicitar de vossa excelência, no prazo de 10 o envio de legislação municipal, que abranja os seguintes diplomas: **Plano Diretor, Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Plano Municipal de Transporte Público.**

O referido documento é necessário para a instrução do inquérito civil público nº XXXXXXXXXXXX , que tem por objeto

Opção 1

“exigir medidas administrativas para o município de _____ **elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme previsão do artigo 24 § 4º da lei 12.587/2012**, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes ”, conforme cópia portaria em anexo.

Opção 2

“**a correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba**, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade , além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes. ”, conforme cópia portaria em anexo.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.5. Requisição ao Prefeito/a Municipal

Ofício n° XX/20XX

Município - BA, XX de XXXXX de 20XX.

REQUISIÇÃO

Senhor/a Prefeito/a,

Com base no artigo 12, VI da Constituição Federal e nos termos do artigo 26, I letras “a” e “b” da Lei 8625/95, **REQUISITO** de vossa excelência, **no prazo de 10 (dez) dias** o envio de legislação municipal, que abranja os seguintes diplomas: **Plano Diretor, Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Plano Municipal de Transporte Público.**

O referido documento é necessário para a instrução do inquérito civil público n° XX/XXXX (IDEA 003.9.XXXX/XXXX), que tem como objeto,

Opção 1

“exigir medidas administrativas para o município de _____ **elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme previsão do artigo 24 § 4º da lei 12.587/201**, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes ”, conforme cópia portaria em anexo.

Opção 2

“**a correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.** ”, conforme cópia portaria em anexo.

Informamos que os presente documentos foram anteriormente solicitados através do ofício n° _____ sem que houvesse resposta.

Advertimos Vossa Excelência que o não atendimento à presente requisição constitui tipificado no art. 10 do Lei 7347/85, sujeitando o infrator à pena de reclusão de 01 (um) a 03 (três) anos mais multa.

Município/Ba, XX de XXXX de XXXX.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.6. Ofício ao Secretário/a Municipal de Educação – Informação sobre abertura de IC

Ofício nº XX/20XX

Município-BA, XX de XXXXX de 20XX.

Ilustríssimo/a Senhor/a _____
Secretário/a de Educação do município de

Senhor/a Secretário/a,

Cumprimentado-o/a cordialmente, sirvo-me do presente para informar a vossa senhoria a instauração do Inquérito Civil nº _____, que tem por objeto

Opção 1

“exigir medidas administrativas para o município de _____ **elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme previsão do artigo 24 § 4º da lei 12.587/201**, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes ”, conforme cópia portaria em anexo.

Opção 2

“a correta adequação da unidade escolar **ESCOLA _____**, localizada na _____, **Ba, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade , além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.** ”, conforme cópia portaria em anexo.

No ensejo apresentamos os protestos de praxe.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.7. Ofício ao/a Secretário/a Municipal de Educação – Solicitação de documentos

Ofício nº XX/20XX

Município, XX de XXXX de XXXX.

Ilustríssimo/a Senhor/a _____
Secretário/a de Educação do município de

Senhor Secretário,

Com base no artigo 12, VI da Constituição Federal e nos termos do artigo 26, I letras “a” e “b” da Lei 8625/95, venho através do presente solicitar de vossa senhoria, no prazo de 10 (dez), o envio dos **projetos técnicos arquitetônicos atualizados da escola**

_____,
O referido documento é necessário para a instrução do inquérito civil público nº XXXXXXXXXXXX , que tem por objeto “**a correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade , além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.**”, conforme cópia portaria em anexo.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.8. Requisição ao/a Secretário/a Municipal de Educação – Informação abertura de IC

Ofício nº XX/20XX

Município, XX de XXXX de XXXX.

Ilustríssimo/a Senhor/a _____
Secretário/a de Educação do Município de

Senhor/a Secretário/a,

Com base no artigo 12, VI da Constituição Federal e nos termos do artigo 26, I letras “a” e “b” da Lei 8625/95, **REQUISITO** de vossa senhoria, **no prazo de 10 (dez) dias** o envio o envio dos **projetos técnicos arquitetônicos atualizados da escola**

_____,
O referido documento é necessário para a instrução do inquérito civil público nº XX/XXXX (IDEA 003.9.XXXX/XXXX), que tem como objeto, “**a correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.**”, conforme cópia portaria em anexo.

Informamos que os presente documentos foram anteriormente solicitados através do ofício nº XX/XXXX sem que houvesse resposta.

Advertimos Vossa Senhoria que o não atendimento à presente requisição constitui tipificado no art. 10 do Lei 7347/85, sujeitando o infrator à pena de reclusão de 01 (um) a 03 (três) anos mais multa.

Município-Ba, XX de XXXXX de XXXX.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.9. Ofício ao Diretor/a de unidade escolar –Abertura de IC

Ofício nº XX/20XX

Município, XX de XXXXX de 20XX.

Ilustríssimo/a Senhor/a _____

Diretor/a da Unidade Escolar _____ do Município de _____

Senhor/a Diretor/a,

Cumprimentado-o/a cordialmente, sirvo-me do presente para informar a vossa senhoria a instauração do Inquérito Civil nº _____, que tem por objeto “**a correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade , além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.**”, conforme cópia portaria em anexo.

No ensejo apresentamos os protestos de praxe.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.10. Ofício ao Diretor/a de unidade escolar – Solicitação de Documentos

Ofício nº XX/20XX

Município, XX de XXXXX de 20XX.

Ilustríssimo/a Senhor/a _____

Diretor/a da Unidade Escolar _____ Município de _____

Senhor Diretor/a,

Com base no artigo 12, VI da Constituição Federal e nos termos do artigo 26, I letras “a” e “b” da Lei 8625/95, venho através do presente solicitar de vossa senhoria, no prazo de 10 (dez), o envio dos **projetos técnicos arquitetônicos atualizados da escola** _____,

O referido documento é necessário para a instrução do inquérito civil público nº XXXXXXXXXXXX , que tem por objeto “*a correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade , além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.*”.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça



4.11. Requisição ao Diretor/a de unidade escolar - Requisição

Ofício n° XX/20XX
20XX.

Município/Ba, XX de XXXXX de

Ilustríssimo/a Senhor/a _____

Diretor/a da Unidade Escolar _____ Município de _____

Senhor/a Diretor/a,

Com base no artigo 12, VI da Constituição Federal e nos termos do artigo 26, I letras “a” e “b” da Lei 8625/95, **REQUISITO** de vossa senhoria, **no prazo de 10 (dez) dias** o envio o envio dos **projetos técnicos arquitetônicos atualizados da escola** _____,

O referido documento é necessário para a instrução do inquérito civil público n XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX°07/2007 (SIMP 046.0.64286/2010), que tem como objeto “a *correta adequação da unidade escolar ESCOLA _____, localizada na _____, Ba, bem como o seu entorno, às normas de acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, bem como o adequado transporte escolar para a referida unidade, além da adequada promoção das medidas extrajudiciais e judiciais pertinentes.*”

Informamos que os presente documentos foram anteriormente solicitados através do ofício n° _____ sem que houvesse resposta.

Advertimos Vossa Senhoria que o não atendimento à presente requisição constitui tipificado no art. 10 do Lei 7347/85, sujeitando o infrator à pena de reclusão de 01 (um) a 03 (três) anos mais multa.

Município-Ba, XX de XXXX de XXXXX.

Atenciosamente,

Promotor/a de Justiça de Meio Ambiente



4.12. Recomendação - Acessibilidade e Mobilidade Urbana nas unidades escolares

RECOMENDAÇÃO 0XX/20XX

IC Nº XXX.X.XXXX/20XX

OBJETO: Aperfeiçoamento da gestão municipal da mobilidade urbana mediante adequação da acessibilidade do trajeto e das edificações da unidade escolar _____, conforme previsto nas Leis nº 10.098/00 (normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida; 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); 13.146/2015 (Estatuto da pessoa com deficiência física) e 13.425/2017 (medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público);

O **MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADO DA BAHIA**, por seu representante legal infra firmado/a, com exercício na promotoria de justiça da comarca de _____, no uso de uma de suas atribuições legais, com fundamento no art. 27, IV, da Lei nº 8.625, de 12 de fevereiro de 1993 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público), art. 75, IV, da Lei Complementar nº 11/96 (Lei Orgânica do Ministério Público do Estado da Bahia), no arts, 207, 208 e 225 da Constituição Federal e nas leis 12.587/2012., nº 10.098/2000, 13.146/2015 e 13.425/2017, bem como no Decreto nº 5296/2004, e nas NBR 9050/20, vem expedir a presente **RECOMENDAÇÃO**, em face das razões fáticas e jurídicas a seguir expostas e

CONSIDERANDO que compete ao Ministério Público, por força do art. 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93, expedir Recomendações visando à melhoria dos serviços públicos e de relevância pública, bem como ao respeito aos bens e direitos, cuja defesa esteja no âmbito de suas atribuições, fixando prazo razoável para adoção das providências cabíveis;

CONSIDERANDO que o artigo 5º da Constituição Federal estabelece o direito de ir e vir de todos os cidadãos brasileiros, ou seja, qualquer pessoa, (inclusive com deficiência ou mobilidade reduzida), deve ter o direito de chegar “confortavelmente” a qualquer lugar.



CONSIDERANDO que a Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV);

CONSIDERANDO que a acessibilidade é meio para o exercício do direito à liberdade e dos demais direitos fundamentais (educação, saúde, trabalho, lazer, etc.) e que deve ser adotado o desenho universal, objetivando a utilização dos espaços por todos os cidadãos, com autonomia, segurança e conforto, alcançando portanto *status* de interesse público;

CONSIDERANDO que o conceito de “mobilidade urbana inclusiva”⁸ abrange o atendimento às necessidades de todos os usuários, permitindo autonomia e segurança no deslocamento e no uso dos espaços das cidades, independentemente do tipo de modal utilizado, atendendo o direito de ir e vir previsto na Constituição Federal;

CONSIDERANDO que a Lei nº 10.098/00 estabelece as normas gerais e os critérios básicos para a promoção da acessibilidade mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

CONSIDERANDO que o artigo 15 do Decreto nº 5296/2004 (regulamento da lei nº 10.098/2000) determina que no planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a exemplo das Normas **NBR 9050/20** (Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos – Procedimento).

CONSIDERANDO que são incluídas nas condições estabelecidas no artigo 15, do Decreto nº 5296/2004, a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas; o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e a instalação de piso tátil direcional e de alerta;

⁸ 1 Acessibilidade em espaços urbanos. Módulo 2: **Mobilidade Urbana e Acessibilidade**. Enap Escola Nacional de Administração Pública, 2020. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/5455>. Acesso em 22 jan 2021.



CONSIDERANDO que a calçada é parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins (Código de trânsito brasileiro);

CONSIDERANDO que as **demandas de acessibilidade devem ser entendidas como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade urbana em todos os ambientes construídos** (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na Lei federal nº 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). posteriormente reforçada pela Lei Federal nº 13.425/2017 (medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público)

CONSIDERANDO que o descumprimento das normas de prevenção contra incêndios está associado às mesmas consequências administrativas que o descumprimento das exigências de acessibilidade, incorrendo em improbidade administrativa tipificada no artigo 11 da Lei nº 8429/92, conforme previsto no artigo 13 c/c art. 2º da Lei Federal nº13.425/2016.

CONSIDERANDO que o Estatuto da pessoa com deficiência física, Lei nº 13.146/2015, estabelece no seu artigo 27, “a educação como direito da pessoa com deficiência” assegurado sistema educacional inclusivo em todos os níveis e aprendizado ao longo de toda a vida, de forma a alcançar o máximo desenvolvimento possível de seus talentos e habilidades físicas, sensoriais, intelectuais e sociais, segundo suas características, interesses e necessidades de aprendizagem”.

CONSIDERANDO que o Estatuto da Pessoa com Deficiência, visando garantir o direito a educação estabelece no artigo 28 que, “incumbe ao poder público assegurar, criar, desenvolver, implementar, incentivar, acompanhar e avaliar: (...) II - aprimoramento dos sistemas educacionais, visando a garantir condições de acesso, permanência, participação e aprendizagem, por meio da oferta de serviços e de recursos de acessibilidade que eliminem as barreiras e promovam a inclusão plena; (...) V - adoção de medidas individualizadas e coletivas em ambientes que maximizem o desenvolvimento acadêmico e social dos estudantes com deficiência, favorecendo o acesso, a permanência, a participação e a aprendizagem em instituições de ensino; (...) XVI - acessibilidade para todos os estudantes, trabalhadores da educação e demais integrantes da comunidade escolar às edifica-



ções, aos ambientes e às atividades concernentes a todas as modalidades, etapas e níveis de ensino”;

CONSIDERANDO que a mobilidade ativa da criança até a escola estimula a aprendizagem, o estabelecimento de conexões com o ambiente e a cidade, além de hábitos saudáveis, requerendo para tanto a disponibilidade de acesso a um transporte de qualidade, um bom sistema coletivo e infraestrutura favorável para caminhar e pedalar em segurança.

RECOMENDA

Ao Município de _____ através do prefeito/secretário de educação _____ que adote as medidas administrativas e legais para

1. Elaborar, no prazo de ____ dias o projeto técnico de arquitetura para acessibilidade da unidade escolar _____ a ser atualizado a cada três anos, (com ART – anotação de responsabilidade técnica ou RTT – registro de responsabilidade técnica);
2. Elaborar no prazo de ____ dias um cronograma de serviços e obras para implementação do projeto técnico de arquitetura para acessibilidade da unidade escolar _____, priorizando as ações de maior importância e urgência, no curto prazo.
3. Realizar no prazo de ____ dias, o Plano de Manutenção, prevenção e combate a incêndio e pânico, devendo apresentar Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) ou documento similar emitido por município, na unidade escolar _____ visando instruir os processos administrativos de acordo com a Lei Federal nº 13.146/2015 e Normas da ABNT.
4. Elaborar, no prazo de ____ dias um cronograma de serviços e obras para adequação das vias e calçadas, especialmente as localizadas no entorno da unidade escolar _____, quanto a presença de mobiliário urbano e vegetação, pisos nivelados, sem trepidação e em bom estado de conservação, permitindo a mobilidade para todos os usuários.
5. Elaborar, no prazo de ____ dias, um cronograma de serviços e obras para realizar especialmente nas vias localizadas no entorno das unidades escolares a separação entre circulação de pedestres e veículos através de níveis e balizadores, e a presença de faixa elevada para travessia faixas diferenciadas para trânsito de bici-



cletas, patinetes, patins e skates (ciclo faixa), buscando evitar a presença de barreiras e obstáculos nos passeios, bem como a ausência de sinalização para travessia de pedestres e de desnível entre a via veicular e a ciclo faixa que pode gerar insegurança para o trânsito de seus usuários no entorno da unidade escolar _____

_____ -Ba _____ de _____ de _____

Promotor/a de Justiça



4.13. Recomendação - Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

RECOMENDAÇÃO 0XX/20XX

IC Nº XXXX.XXX/20XX

OBJETO: Elaboração de Plano Municipal de Mobilidade instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor, conforme determinação do parágrafo 4º do artigo 24 da Lei nº 2.587/2012.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADO DA BAHIA**, por seu representante legal infra firmado, com exercício na promotoria de justiça xxxxxxxxxx no uso de uma de suas atribuições legais, com fundamento no art. 27, IV, da Lei nº 8.625, de 12 de fevereiro de 1993 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público), art. 75, IV, da Lei Complementar nº 11/96 (Lei Orgânica do Ministério Público do Estado da Bahia), no art. 225 da Constituição Federal e nas Leis nº 12.587/2012 e 8078/90, vem expedir a presente **RECOMENDAÇÃO**, em face das razões fáticas e jurídicas a seguir expostas e

CONSIDERANDO que compete ao Ministério Público, por força do art. 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93, expedir Recomendações visando à melhoria dos serviços públicos e de relevância pública, bem como ao respeito aos bens e direitos, cuja defesa esteja no âmbito de suas atribuições, fixando prazo razoável para adoção das providências cabíveis;

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo 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 (art.



2°);

CONSIDERANDO que a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV);

CONSIDERANDO que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial e capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (Art. 18);

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para os Municípios com população acima de 20.000 habitantes, integrado e compatível com o Plano Diretor, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os seguintes aspectos: os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; os polos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

CONSIDERANDO que o § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes ou até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

CONSIDERANDO que o § 8º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 determina que encerrado o prazo para elaboração e aprovação do plano de mobilidade urbana, os municípios apenas



poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

CONSIDERANDO que, o § 3º do artigo 38 do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, prevê, com relação ao transporte coletivo rodoviário, que a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses que encerrou-se em 03/12/2014.

CONSIDERANDO que a atividade de transporte de pessoas constitui serviço público essencial, sendo aplicável o Código de Defesa do Consumidor nas relações com os usuários;

CONSIDERANDO que “os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros, **e quanto aos essenciais, contínuos.**” (art. 22 do CDC).

CONSIDERANDO que “os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros, **e quanto aos essenciais, contínuos.**” (art. 22 do CDC).

CONSIDERANDO que até a presente data não existe nenhum registro de encaminhamento à Câmara de Vereadores de _____, pelo executivo municipal, de projeto de lei versando sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município;

RECOMENDA

Ao Município de _____ através do Prefeito _____ que adote as medidas administrativas e legais para elaboração ou revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbana bem como para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de XXXXX-Ba, considerando que tais diplomas legais podem provocar alterações



na circulação viária, na infraestrutura do sistema de mobilidade urbana e, conseqüentemente, no serviço de transporte público coletivo, de acordo com as seguintes condições:

- I. Realizar no prazo de 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios⁹ (art. 5º), os objetivos¹⁰ (art.7º), as diretrizes¹¹ (artigo 6º e 8º), e os demais requisitos¹² previstos no artigo 24, caput na Lei nº 12.587/2012;
- II. Adotar as medidas legais e administrativa para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei 12.587/2012 (§ 4º O Plano de Mobi-

⁹ Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I - acessibilidade universal; 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; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

¹⁰ Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

¹¹ Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano; IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes: I - promoção da equidade no acesso aos serviços; II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços; III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano; IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços; V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão; VI - modicidade da tarifa para o usuário; VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades; VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários.

¹² Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como: I - os serviços de transporte público coletivo; II - a circulação viária; III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; VII - os polos geradores de viagens; VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.



lidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes).

- III. Assegurem a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, mediante a implementação de órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; audiências e consultas públicas; procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas, conforme previsto no artigo 15 da Lei nº 12.587/2012;

_____ -Ba _____ de _____ de _____

Promotor/a de Justiça



idades (art. 7º, III e IV);

CONSIDERANDO que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial e capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (Art. 18);

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para os Municípios com população acima de 20.000 habitantes, integrado e compatível com o Plano Diretor, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; os polos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

CONSIDERANDO que o § 4º do art. 24 da Lei 12.587/2012 estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes ou até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

CONSIDERANDO que o § 8º do art. 24 da Lei 12.587/2012 determina que encerrado o prazo para elaboração e aprovação do plano de mobilidade urbana, os municípios apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.



CONSIDERANDO que até a presente data não existe nenhum registro de encaminhamento à Câmara de Vereadores de _____, pelo executivo municipal, de projeto de lei versando sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município;

resolvem, de comum acordo, realizar o presente **TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA** nos termos do art. 5º, parágrafo 6º da lei 7347/85, de acordo com as cláusulas e itens a seguir elencadas:

DO OBJETO

CLÁUSULA 01 - O presente termo de ajustamento de conduta tem por objeto a elaboração do plano municipal de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor, conforme determinação do parágrafo 4º do artigo 24 da Lei 12.587/2012.

DA OMISSÃO NA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CLÁUSULA 02- O **compromissário**, município de XXX-BA reconhece que não adotou as medidas legais e administrativas destinadas a elaboração do plano municipal de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor, conforme determinação do parágrafo 4º do artigo 24 da Lei 12.587/2012.

DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CLÁUSULA 03 - O compromissário realizará, no prazo de 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art 5º), os objetivos (art.7º), as diretrizes (artigo 6º e 8º), e os demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei 12.587/2012;

CLÁUSULA 04 - Adotará as medidas legais e administrativas para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresen-



tado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei 12.587/2012 (§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes).

CLÁUSULA 05 - O compromissário garantirá a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, mediante a implementação de órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; audiências e consultas públicas; procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas, conforme previsto no artigo 15 da lei 12.587/2012;

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

CLÁUSULA 06 –

I) Eventual descumprimento total ou parcial, de quaisquer das obrigações aqui assumidas, por parte do **COMPROMISSÁRIO**, nas condições e prazos estipulados no presente Termo, autoriza a aplicação de CLÁUSULA PENAL representada por multa diária de **R\$ xxx,00 (xxxxxxxxxx reais)**, conforme prevê o art. 11 da Lei nº 7.347/85.

Parágrafo único: O valor será acrescido de juros e correção monetária, enquanto constituído em mora, até que seja cumprida totalmente a obrigação e será destinado a qualquer dos fundos legalmente criados, ou revertido, por termo de ajuste, a projetos ambientais locais.

II) Não constituirá inadimplemento, o descumprimento de prazos ou obrigações previstas no presente termo, quando estes decorram de caso fortuito, força maior, justificado motivo técnico, ou ato de terceiro.

III) O compromissário que ora assinam o presente **termo de ajustamento de conduta** fica ciente, nesta data, de que assume o mesmo a natureza de TITULO EXECUTIVO EXTRAJUDICIAL, em conformidade com o art. 5º, §6º da Lei 7.347 de



20.07.1984, e que poderá ser submetido à homologação perante o poder judiciário ganhando força de TITULO EXECUTIVO JUDICIAL.

IV) O compromissário fica ciente que após assinado este termo de ajustamento de conduta o presente inquérito civil público será arquivado, nos termos do art 5º § 1º da resolução 23/07 concordando com tal medida e renunciado ao prazo recursal.

V) Após lavrado e assinado pelas partes, este acordo, com os autos do Procedimento Ministerial, será encaminhado ao Egrégio Conselho Superior do Ministério Público para ratificação e homologação da respectiva promoção de arquivamento.

VI) Qualquer comunicação necessária entre as partes deverá se dar por escrito, para os representantes aqui indicados:

Compromissário: Nome (E-MAIL telefone)

Representante legal: Nome (E-MAIL telefone)

Ministério Público: Nome (E-MAIL xxxx @mpba.mp.br, telefone)

Concordando com o disposto em todas as cláusulas acima, subscrevem o presente termo, em 3 (três) vias, após lido e achado conforme.

_____, __ de _____ de 20__.

Promotor/a de Justiça

Prefeito/a Municipal

Procurador/a Municipal



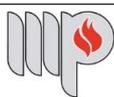
CONSIDERANDO que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial e capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (Art. 18);

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para os Municípios com população acima de 20.000 habitantes, integrado e compatível com o Plano Diretor, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; os polos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

CONSIDERANDO que o § 4º do art. 24 da Lei 12.587/2012 estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes ou até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

CONSIDERANDO que o § 8º do art. 24 da Lei 12.587/2012 determina que encerrado o prazo para elaboração e aprovação do plano de mobilidade urbana, os municípios apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

CONSIDERANDO que até a presente data não existe nenhum registro de encaminhamento à Câmara de Vereadores de _____, pelo executivo municipal, de projeto de lei versando sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município;



resolvem, de comum acordo, realizar o presente **TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA** nos termos do art. 5º, parágrafo 6º da lei 7347/85, de acordo com as cláusulas e itens a seguir elencadas:

DO OBJETO

CLÁUSULA 01 - O presente termo de ajustamento de conduta tem por objeto a elaboração do plano municipal de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor, conforme determinação do parágrafo 4º do artigo 24 da Lei12.587/2012.

DA OMISSÃO NA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CLÁUSULA 02- O **compromissário**, município de XXX-BA reconhece que não adotou as medidas legais e administrativas destinadas a elaboração do plano municipal de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor, conforme determinação do parágrafo 4º do artigo 24 da Lei12.587/2012.

DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CLÁUSULA 03 - O compromissário realizará, no prazo de 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art 5º), os objetivos (art.7º), as diretrizes (artigo 6º e 8º), e os demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei 12.587/2012;

CLÁUSULA 04 - Adotará as medidas legais e administrativa para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo máximo de 1 (um) ano, a partir desta data, ou seja, até _____ improrrogavelmente (independente de eventual alteração legislativa de dilação de prazo).

CLÁUSULA 05 - O compromissário garantirá a participação popular na elaboração e



aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, mediante a implementação de órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; audiências e consultas públicas; procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas, conforme previsto no artigo 15 da lei 12.587/2012;

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

CLÁUSULA 06 –

I) Eventual descumprimento total ou parcial, de quaisquer das obrigações aqui assumidas, por parte do **COMPROMISSÁRIO**, nas condições e prazos estipulados no presente Termo, autoriza a aplicação de CLÁUSULA PENAL representada por multa diária de **R\$ XXX,XX (XXXXXX reais)**, conforme prevê o art. 11 da Lei nº 7.347/85.

Parágrafo único: O valor será acrescido de juros e correção monetária, enquanto constituído em mora, até que seja cumprida totalmente a obrigação e será destinado a qualquer dos fundos legalmente criados, ou revertido, por termo de ajuste, a projetos ambientais locais.

II) Não constituirá inadimplemento, o descumprimento de prazos ou obrigações previstas no presente termo, quando estes decorram de caso fortuito, força maior, justificado motivo técnico, ou ato de terceiro.

III) O compromissário que ora assinam o presente **termo de ajustamento de conduta** fica ciente, nesta data, de que assume o mesmo a natureza de TITULO EXECUTIVO EXTRAJUDICIAL, em conformidade com o art. 5º, §6º da Lei nº 7.347 de 20.07.1984, e que poderá ser submetido à homologação perante o poder judiciário ganhando força de TITULO EXECUTIVO JUDICIAL.

IV) O compromissário fica ciente que após assinado este termo de ajustamento de conduta o presente inquérito civil público será arquivado, nos termos do art 5º § 1º da resolução 23/07 concordando com tal medida e renunciado ao prazo recursal.



V) Após lavrado e assinado pelas partes, este acordo, com os autos do Procedimento Ministerial, será encaminhado ao Egrégio Conselho Superior do Ministério Público para ratificação e homologação da respectiva promoção de arquivamento.

VI) Qualquer comunicação necessária entre as partes deverá se dar por escrito, para os representantes aqui indicados:

Compromissário: Nome (E-MAIL telefone)

Representante legal: Nome (E-MAIL telefone)

Ministério Público: Nome (E-MAIL xxxx @mpba.mp.br, telefone)

Concordando com o disposto em todas as cláusulas acima, subscrevem o presente termo, em 3 (três) vias, após lido e achado conforme.

_____, __ de _____ de 20__.

Promotor/a de Justiça

Prefeito/a Municipal

Procurador/a Municipal



4.16. Termo de Ajustamento de Conduta – Planmob e PDDU

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Inquérito Civil IDEA nº XX.X.XXXX/20XX

Partes :

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

MUNICÍPIO DE _____

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, através da promotoria de justiça XXXXXXX, representado pelo promotor de justiça abaixo assinado, doravante denominado **compromitente** e o **MUNICÍPIO DE XXXXXXXXX**, pessoa jurídica de direito público interno, CNPJ nº xxxxxxxxxxx, sediado na rua XXXXXXX, nº xxx, , XXXX-Bahia, representado pela Prefeito(a) Municipal Sr. JOÃO XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX podendo ser encontrado na sede da Prefeitura Municipal, doravante denominado apenas **compromissário** e

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo 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 (art. 2º);

CONSIDERANDO que a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas



idades (art. 7º, III e IV);

CONSIDERANDO que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial e capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (Art. 18);

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para os Municípios com população acima de 20.000 habitantes, integrado e compatível com o Plano Diretor, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; os polos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

CONSIDERANDO que o § 4º do art. 24 da Lei 12.587/2012 estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes ou até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

CONSIDERANDO que o § 8º do art. 24 da Lei 12.587/2012 determina que encerrado o prazo para elaboração e aprovação do plano de mobilidade urbana, os municípios apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

CONSIDERANDO que até a presente data não existe nenhum registro de encaminhamento à Câmara de Vereadores de _____, pelo executivo



municipal, de projeto de lei versando sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município;

resolvem, de comum acordo, realizar o presente **TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA** nos termos do art. 5º, parágrafo 6º da lei 7347/85, de acordo com as cláusulas e itens a seguir elencadas:

DO OBJETO

CLÁUSULA 01 - O presente termo de ajustamento de conduta tem por objeto a elaboração do plano municipal de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor, conforme determinação do parágrafo 4º do artigo 24 da Lei nº 12.587/2012.

DA OMISSÃO NA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CLÁUSULA 02- O **compromissário**, município de XXX-BA reconhece que não adotou as medidas legais e administrativas destinadas a elaboração do plano municipal de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o Plano Diretor, conforme determinação do parágrafo 4º do artigo 24 da Lei nº 12.587/2012.

DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

CLÁUSULA 03 - O **compromissário**, município de XXX-BA procederá à elaboração do Plano de mobilidade urbana, bem a elaboração ou revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbana considerando que tais diplomas legais podem provocar alterações na circulação viária, na infraestrutura do sistema de mobilidade urbana e, conseqüentemente, no serviço de transporte públicos.

Parágrafo único. Para elaboração do Plano de Mobilidade Urbano o compromissário:

- A. Realizará, no prazo de 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princí-



- pios (art. 5º), os objetivos (art.7º), as diretrizes (artigo 6º e 8º), e os demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei 12.587/2012;
- B. Adotará as medidas legais e administrativa para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei nº 12.587/2012 (§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.)
- C. Garantirá a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, mediante a implementação de órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; audiências e consultas públicas; procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas, conforme previsto no artigo 15 da lei 12.587/2012;

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

CLÁUSULA 04

I) Eventual descumprimento total ou parcial, de quaisquer das obrigações aqui assumidas, por parte do **COMPROMISSÁRIO**, nas condições e prazos estipulados no presente Termo, autoriza a aplicação de CLÁUSULA PENAL representada por multa diária de **R\$ 500,00 (quinhentos reais)**, conforme prevê o art. 11 da Lei 7.347/85.

Parágrafo único: O valor será acrescido de juros e correção monetária, enquanto constituído em mora, até que seja cumprida totalmente a obrigação e será destinado a qualquer dos fundos legalmente criados, ou revertido, por termo de ajuste, a projetos ambientais locais.

II) Não constituirá inadimplemento, o descumprimento de prazos ou obrigações previstas no presente termo, quando estes decorram de caso fortuito, força maior, justificado motivo técnico, ou ato de terceiro.

III) O compromissário que ora assinam o presente **termo de ajustamento de conduta** fica ciente, nesta data, de que assume o mesmo a natureza de TITULO



EXECUTIVO EXTRAJUDICIAL, em conformidade com o art. 5º, §6º da Lei 7.347 de 20.07.1984, e que poderá ser submetido à homologação perante o poder judiciário ganhando força de TITULO EXECUTIVO JUDICIAL.

IV) O compromissário fica ciente que após assinado este termo de ajustamento de conduta o presente inquérito civil público será arquivado, nos termos do art 5º § 1º da resolução 23/07 concordando com tal medida e renunciado ao prazo recursal.

V) Após lavrado e assinado pelas partes, este acordo, com os autos do Procedimento Ministerial, será encaminhado ao Egrégio Conselho Superior do Ministério Público para ratificação e homologação da respectiva promoção de arquivamento.

VI) Qualquer comunicação necessária entre as partes deverá se dar por escrito, para os representantes aqui indicados:

Compromissário: Nome (E-MAIL telefone)

Representante legal: Nome (E-MAIL telefone)

Ministério Público: Nome (E-MAIL xxxx@mpba.mp.br, telefone)

Concordando com o disposto em todas as cláusulas acima, subscrevem o presente termo, em 3 (três) vias, após lido e achado conforme.

_____, ____ de _____ de 20__.

Promotor/a de Justiça

Prefeito/a Municipal

Procurador/a Municipal



4.17. TAC – Modelo IV - Mobilidade nas Escolas – Solicitação de projeto arquitetônico

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Inquérito Civil IDEA nº XXX.X.XXXX/20XX

Partes :

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

MUNICÍPIO DE _____

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, através da promotoria de justiça XXXXXXXX, representado pelo promotor de justiça abaixo assinado, doravante denominado **compromitente** e o **MUNICÍPIO DE XXXXXXXXX**, pessoa jurídica de direito público interno, CNPJ nº xxxxxxxxxxxx, sediado na rua XXXXXXXXXXXX, nº xxx, , XXXX-Bahia, representado pela Prefeito(a) Municipal Sr. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX podendo ser encontrado na sede da Prefeitura Municipal, doravante denominado apenas **compromissário** e

CONSIDERANDO que a Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV);

CONSIDERANDO que a acessibilidade é meio para o exercício do direito à liberdade e dos demais direitos fundamentais (educação, saúde, trabalho, lazer, etc.) e que deve ser adotado o desenho universal, objetivando a utilização dos espaços por todos os cidadãos, com autonomia, segurança e conforto, alcançando portanto *status* de interesse público;



CONSIDERANDO que a Lei nº 10.098/00 estabelece as normas gerais e os critérios básicos para a promoção da acessibilidade mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

CONSIDERANDO que o artigo 15 do Decreto nº 5296/2004 (regulamento da Lei nº 10.098/2000) determina que no planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a exemplo das Normas **NBR 9050/20** (Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos – Procedimento).

CONSIDERANDO que são incluídas nas condições estabelecidas no artigo 15, do Decreto nº 5296/2004, a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas; o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e a instalação de piso tátil direcional e de alerta;

CONSIDERANDO que as demandas de acessibilidade devem ser entendidas como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade urbana em todos os ambientes construídos (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na Lei nº 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), posteriormente reforçada pela Lei nº 13.425/2017 (medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público)

CONSIDERANDO que o descumprimento das normas de prevenção contra incêndios está associado às mesmas consequências administrativas que o descumprimento das exigências de acessibilidade, incorrendo em improbidade administrativa tipificada no artigo 11 da Lei nº 8429/92, conforme previsto no artigo 13 c/c art. 2º da Lei nº 13.425/2016.

CONSIDERANDO que o Estatuto da pessoa com deficiência física, Lei nº 13.146/2015, estabelece no seu artigo 27, “a educação como direito da pessoa com deficiência” assegurado sistema educacional inclusivo em todos os níveis e aprendizado ao longo de toda a vida, de forma a alcançar o máximo desenvolvimento possível de seus talentos e habilidades físicas, sensoriais, intelectuais e sociais, segundo suas características, interesses e necessidades de aprendizagem”.



CONSIDERANDO que a mobilidade ativa da criança até a escola estimula a aprendizagem, o estabelecimento de conexões com o ambiente e a cidade, além de hábitos saudáveis, requerendo para tanto a disponibilidade de acesso a um transporte de qualidade, um bom sistema coletivo e infraestrutura favorável para o caminhar e pedalar em segurança.

resolvem, de comum acordo, realizar o presente **TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA- TAC** nos termos do art. 5º, parágrafo 6º da Lei nº 7347/85, de acordo com as cláusulas e itens a seguir elencadas:

DO OBJETO

CLÁUSULA 01 - O presente termo de ajustamento de conduta tem por objeto a adequação da acessibilidade do trajeto e das edificações da unidade escolar _____, conforme previsto nas Lei nº 10.098/00 (normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida; Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da pessoa com deficiência física) e Lei nº 13.425/2017 (medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público);

DAS OBRIGAÇÕES DO COMPROMISSÁRIO

CLÁUSULA 02 – O compromissário realizará, no prazo de ____ dias o projeto técnico de arquitetura para acessibilidade da unidade escolar _____ a ser atualizado a cada três anos, (com ART – anotação de responsabilidade técnica ou RTT – registro de responsabilidade técnica);

CLÁUSULA 03 – O compromissário realizará no prazo de ____ dias um cronograma de serviços e obras para implementação do projeto técnico de arquitetura para acessibilidade da unidade escolar _____, priorizando as ações de maior importância e urgência, no curto prazo.



CLÁUSULA 05 – O compromissário realizará no prazo de ____ dias, o Plano de Manutenção, prevenção e combate a incêndio e pânico, devendo apresentar Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) ou documento similar emitido por município, na unidade escolar _____ visando instruir os processos administrativos de acordo com a Lei nº 13.146/2015 e Normas da ABNT.

CLÁUSULA 06 – O compromissário realizará no prazo de ____ dias um cronograma de serviços e obras para adequação das vias e calçadas, especialmente as localizadas no entorno da unidade escolar _____, quanto a presença de mobiliário urbano e vegetação, pisos nivelados, sem trepidação e em bom estado de conservação, permitindo a mobilidade para todos os usuários.

CLÁUSULA 07 – O compromissário realizará no prazo de ____ , um cronograma de serviços e obras para realizar especialmente nas vias localizadas no entorno das unidades escolares a separação entre circulação de pedestres e veículos através de níveis e balizadores, e a presença de faixa elevada para travessia faixas diferenciadas para trânsito de bicicletas, patinetes, patins e skates (ciclo faixa), buscando evitar a presença de barreiras e obstáculos nos passeios, bem como a ausência de sinalização para travessia de pedestres e de desnível entre a via veicular e a ciclo faixa que pode gerar insegurança para o trânsito de seus usuários no entorno da unidade escolar _____

CLÁUSULA 08 – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

I) Eventual descumprimento total ou parcial, de quaisquer das obrigações aqui assumidas, por parte do **COMPROMISSÁRIO**, nas condições e prazos estipulados no presente Termo, autoriza a aplicação de CLÁUSULA PENAL representada por multa diária de **R\$ XXXX,XX (XXXXX reais)**, conforme prevê o art. 11 da Lei nº 7.347/85.

Parágrafo único: O valor será acrescido de juros e correção monetária, enquanto constituído em mora, até que seja cumprida totalmente a obrigação e será destinado a qualquer dos fundos legalmente criados, ou revertido, por termo de ajuste, a projetos ambientais locais.



II) Não constituirá inadimplemento, o descumprimento de prazos ou obrigações previstas no presente termo, quando estes decorram de caso fortuito, força maior, justificado motivo técnico, ou ato de terceiro.

III) O compromissário que ora assinam o presente **termo de ajustamento de conduta** fica ciente, nesta data, de que assume o mesmo a natureza de TITULO EXECUTIVO EXTRAJUDICIAL, em conformidade com o art. 5º, §6º da Lei 7.347 de 20.07.1984, e que poderá ser submetido à homologação perante o poder judiciário ganhando força de TITULO EXECUTIVO JUDICIAL.

IV) O compromissário fica ciente que após assinado este termo de ajustamento de conduta o presente inquérito civil público será arquivado, nos termos do art 5º § 1º da resolução 23/07 concordando com tal medida e renunciado ao prazo recursal.

V) Após lavrado e assinado pelas partes, este acordo, com os autos do Procedimento Ministerial, será encaminhado ao Egrégio Conselho Superior do Ministério Público para ratificação e homologação da respectiva promoção de arquivamento.

VI) Qualquer comunicação necessária entre as partes deverá se dar por escrito, para os representantes aqui indicados:

Compromissário: Nome (E-MAIL telefone)

Representante legal: Nome (E-MAIL telefone)

Ministério Público: Nome (E-MAIL xxxx@mpba.mp.br, telefone)

Concordando com o disposto em todas as cláusulas acima, subscrevem o presente termo, em 3 (três) vias, após lido e achado conforme.

_____, __ de _____ de 20__.

Promotor/a de Justiça

Prefeito/a Municipal



4.18. Termo de Ajustamento de Conduta – Modelo V - Mobilidade nas escolas - Após vistoria

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

Inquérito Civil IDEA nº XXX.X.XXXX/20XX

Partes :

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

MUNICÍPIO DE _____

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, através da promotoria de justiça XXXXXXXX, representado pelo promotor de justiça abaixo assinado, doravante denominado **compromitente** e o **MUNICÍPIO DE XXXXXXXXX**, pessoa jurídica de direito público interno, CNPJ nº XXXXXXXXXX, sediado na rua XXXXXXXXXX, nº XX, XXXX- Bahia, representado pela Prefeito/a Municipal Sr. XXXXXXXXXXXXXXXX podendo ser encontrado na sede da Prefeitura Municipal, doravante denominado apenas **compromissário** e

CONSIDERANDO que a Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV);

CONSIDERANDO que a acessibilidade é meio para o exercício do direito à liberdade e dos demais direitos fundamentais (educação, saúde, trabalho, lazer, etc.) e que deve ser adotado o desenho universal, objetivando a utilização dos espaços por todos os cidadãos, com autonomia, segurança e conforto, alcançando, portanto *status* de interesse público;



CONSIDERANDO que a Lei nº 10.098/00 estabelece as normas gerais e os critérios básicos para a promoção da acessibilidade mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

CONSIDERANDO que o artigo 15 do Decreto nº 5296/2004 (regulamento da Lei nº 10.098/2000) determina que no planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a exemplo das Normas **NBR 9050/20** (Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos – Procedimento).

CONSIDERANDO que são incluídas nas condições estabelecidas no artigo 15, do Decreto nº 5296/2004, a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas; o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e a instalação de piso tátil direcional e de alerta;

CONSIDERANDO que as demandas de acessibilidade devem ser entendidas como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade urbana em todos os ambientes construídos (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na Lei nº 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), posteriormente reforçada pela Lei nº 13.425/2017 (medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público)

CONSIDERANDO que o descumprimento das normas de prevenção contra incêndios está associado às mesmas consequências administrativas que o descumprimento das exigências de acessibilidade, incorrendo em improbidade administrativa tipificada no artigo 11 da Lei nº 8429/92, conforme previsto no artigo 13 c/c art. 2º da Lei nº 13.425/2016.

CONSIDERANDO que o Estatuto da pessoa com deficiência física, Lei nº 13.146/2015,



estabelece no seu artigo 27, “a educação como direito da pessoa com deficiência” assegurado sistema educacional inclusivo em todos os níveis e aprendizado ao longo de toda a vida, de forma a alcançar o máximo desenvolvimento possível de seus talentos e habilidades físicas, sensoriais, intelectuais e sociais, segundo suas características, interesses e necessidades de aprendizagem”.

CONSIDERANDO que a mobilidade ativa da criança até a escola estimula a aprendizagem, o estabelecimento de conexões com o ambiente e a cidade, além de hábitos saudáveis, requerendo para tanto a disponibilidade de acesso a um transporte de qualidade, um bom sistema coletivo e infraestrutura favorável para o caminhar e pedalar em segurança.

resolvem, de comum acordo, realizar o presente **TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA- TAC** nos termos do art. 5º, parágrafo 6º da Lei nº 7347/85, de acordo com as cláusulas e itens a seguir elencadas:

DO OBJETO

CLÁUSULA 01 - O presente termo de ajustamento de conduta tem por objeto a adequação da acessibilidade do trajeto e das edificações da unidade escolar _____, conforme previsto nas Leis 10.098/00 (normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida; 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); 13.146/2015 (Estatuto da pessoa com deficiência física) e 13.425/2017 (medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público);

DAS OBRIGAÇÕES DO COMPROMISSÁRIO

CLÁUSULA 02 – Para a consecução do objeto deste termo de ajustamento de conduta, o COMPROMISSÁRIO providenciará as alterações necessárias visando a sanar as irregularidades constatadas e registradas no Relatório de Vistoria (cópia anexa), no prazo estipulado, conforme discriminado abaixo:



1. Adequação parcial do passeio externo lateral com guia rebaixada de inclinação não superior a 8,33%, contíguo à faixa de pedestres, conforme planta arquitetônica
2. Sinalização podotátil de alerta e direcional nos locais especificados no memorial descritivo e projetos (plantas XX a XX) na rota acessível até o portão de acesso principal do prédio;
3. Adequação do calçamento, garantindo rota acessível na entrada e saída de veículos, que deve ser devidamente sinalizada;
4. Reserva de vagas de estacionamento a pessoas idosas e a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, nos percentuais mínimos de 5% e 2% respectivamente, no estacionamento interno, em obediência às Resoluções do CONTRAN nº 303 e 304 de 2008;
5. Construção de rampa de acesso à edificação, dentro dos limites de inclinação máxima de 10% (dez por cento), associado a corrimão e guarda-corpo, guia de balizamento e patamares de acordo com as condições físicas preexistentes, garantindo, assim, uma entrada acessível e livre de obstáculos ou barreiras.
6. Os capachos instalados em frente a todas as portas de sala de aula devem ser retirados ou instalados com as bordas firmemente afixadas e com altura não superior a 5mm;
7. Reforma de 01 (um) banheiro acessível na Educação Infantil e construção de 02 (dois) banheiros acessíveis, sendo 01(um) no setor de Ensino médio/Fundamental e 01(um) no Setor de Esportes. Nos referidos banheiros serão instaladas barras de apoio adequadas;
8. Instalação de, pelo menos, uma mesa acessível na Biblioteca;
9. Adaptação do balcão de atendimento existente com, pelo menos, um ponto acessível, com altura máxima de 90 cm, e altura livre sob o balcão de, no mínimo, 73 cm do piso, com profundidade de aproximação de 30 cm;
10. Instalar o porta-copos dos bebedouros em altura inferior a 1.20m.

DO PRAZO

CLÁUSULA 03- As obrigações ajustadas na cláusula anterior serão cumpridas no prazo de _____, considerando-se úteis para execução da obrigação, os períodos de férias



escolares que, por seu turno, serão observados nos 120 (cento e vinte) dias úteis dos meses de julho e dezembro, conforme cronograma físico de obras e memorial descritivo, em anexo, para conclusão de todas as obras de acessibilidade.

Parágrafo único- O compromissário elaborará no prazo de 20 dia um cronograma com memorial descritivo dos serviços e obras previstos indicando o prazo de cumprimento previsto acima

CLÁUSULA 04 – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

I) Eventual descumprimento total ou parcial, de quaisquer das obrigações aqui assumidas, por parte do **COMPROMISSÁRIO**, nas condições e prazos estipulados no presente Termo, autoriza a aplicação de CLÁUSULA PENAL representada por multa diária de **R\$ XXXX (XXXXXX reais)**, conforme prevê o art. 11 da Lei nº 7.347/85.

Parágrafo único: O valor será acrescido de juros e correção monetária, enquanto constituído em mora, até que seja cumprida totalmente a obrigação e será destinado a qualquer dos fundos legalmente criados, ou revertido, por termo de ajuste, a projetos ambientais locais.

II) Não constituirá inadimplemento, o descumprimento de prazos ou obrigações previstas no presente termo, quando estes decorram de caso fortuito, força maior, justificado motivo técnico, ou ato de terceiro.

III) O compromissário que ora assinam o presente **termo de ajustamento de conduta** fica ciente, nesta data, de que assume o mesmo a natureza de TITULO EXECUTIVO EXTRAJUDICIAL, em conformidade com o art. 5º, §6º da Lei 7.347 de 20.07.1984, e que poderá ser submetido à homologação perante o poder judiciário ganhando força de TITULO EXECUTIVO JUDICIAL.

IV) O compromissário fica ciente que após assinado este termo de ajustamento de conduta o presente inquérito civil público será arquivado, nos termos do art 5º § 1º da resolução 23/07 concordando com tal medida e renunciado ao prazo recursal.

V) **Após lavrado e assinado pelas partes, este acordo, com os autos do**



Procedimento Ministerial, será encaminhado ao Egrégio Conselho Superior do Ministério Público para ratificação e homologação da respectiva promoção de arquivamento.

VI) Qualquer comunicação necessária entre as partes deverá se dar por escrito, para os representantes aqui indicados:

Commissário: Nome (E-MAIL telefone)

Representante legal: Nome (E-MAIL telefone)

Ministério Público: Nome (E-MAIL xxxx@mpba.mp.br, telefone)

Concordando com o disposto em todas as cláusulas acima, subscrevem o presente termo, em 3 (três) vias, após lido e achado conforme.

_____, __ de _____ de 20__.

Promotor/a de Justiça

Prefeito/a Municipal



4.19. Ação Civil Pública – Modelo I - Plano Municipal Mobilidade - prazo próximo

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA FAZENDA PÚBLICA COMARCA DE _____/BA:

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, por seu Promotor de Justiça infra firmado, vem perante Vossa Excelência, lastreado no Inquérito Civil nº _____, nos termos do art. 129, III, da Constituição Federal, da Lei 7.347/85, do art. 25, IV, “a”, da Lei n.º 8.625/93, e do art.72, IV, “b”, da Lei Complementar Estadual 11/96 e com fundamento nas leis no arts, 207, 208 e 225 da Constituição Federal e nas leis 12.587/2012, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM DEFESA DO MEIO AMBIENTE URBANO COM PEDIDOS LIMINARES em face de:

MUNICÍPIO DE _____-BA, pessoa jurídica de direito público interno, com sede na _____, CNPJ nº _____, representado pela Prefeito/a Municipal _____, pelas razões fáticas e jurídicas a seguir elencadas:

I- DOS FATOS

O Ministério Público instaurou o inquérito civil público nº _____ tendo por objeto investigar se o município de _____ adotou medidas administrativas para elaboração e implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme



previsão do artigo 24 § 4º da lei nº 12.587/2012.

Em resposta à requisição do Ministério Público o Município, através do ofício _____,

informou que não possui plano municipal de mobilidade urbana, bem como não apresentou qualquer medida administrativa realizada para elaboração deste

Foi expedida recomendação para que o município realizasse, no prazo 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art 5º), os objetivos (art.7º), as diretrizes (artigo 6º e 8º) e os demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei nº 12.587/2012; adotasse as medidas legais e administrativa para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei 12.587/2012 , e assegurasse a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, conforme previsto no artigo 15 da lei nº 12.587/2012;

Em face do não atendimento da recomendação foi tentada a realização de solução consensual através de termo de ajustamento de conduta sem sucesso, sendo necessário recorrer ao Poder Judiciário para impedir a continuidade da inércia no atendimento da lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em seus princípios, diretrizes e prazos estabelecidos, em conformidade com os artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

II- DO DIREITO

Conforme a seguir examinado, o Município de _____-Ba não atendeu ao dever constitucional de proteção ao meio ambiente, nem às obrigações da legislação relacionada a mobilidade urbana, praticando atos ilegais omissivos e comissivos.

1. DO DEVER LEGAL DO MUNICÍPIO DE _XXXXXXXX -Ba DE GARANTIR O DIREITO AO MEIO AMBIENTE ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO ATUANDO NO ÂMBITO DA COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL.

A Constituição Federal, no seu artigo 225, assegura, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado impondo ao poder público e à coletividade o dever de



defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Em análise aprofundada Sarlet e Fensterseifer (2013) estabelecem o “esverdear” do direito constitucional, decorrente do surgimento do movimento ambientalista com a consequente legitimação político-comunitária do constitucionalismo ambiental, implicando na adoção de um antropocentrismo jurídico ecológico tendo os citados doutrinadores afirmado que *“nessa perspectiva, se considerarmos os novos valores impulsionados pelas relações sociais contemporâneas, especialmente a partir da década de 1970, tem-se hoje a presença marcante da defesa ecológica e da melhoria da qualidade de vida, como decorrência da atual crise ambiental”*¹³

Deste modo, a Constituição Federal de 1988 consagra uma visão holística da proteção ambiental com total mudança de paradigma, de tal forma que é possível falar em uma nova ordem constitucional, que institui um Estado de Direito Ambiental ou Socioambiental direcionando a atuação de todo órgão estatal para garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é essencial à sadia qualidade de vida (art. 225, C.F./88). O Direito Urbano integra o conceito macro de meio ambiente, que compreende o meio ambiente natural, artificial e cultural, sendo: a) Meio Ambiente Natural – solo, atmosfera, água e toda forma de vida; b) Meio Ambiente Artificial – espaço urbano construído; c) Meio Ambiente Cultural – interação do homem ao ambiente (urbanismo, zoneamento, paisagismo, monumentos históricos etc.).

A Constituição Federal de 1988 e a Lei nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade, reconhecem a existência do direito à cidade sustentável, a partir do cumprimento da função social como forma de garantir a realização plena da dignidade da pessoa humana, por meio da execução de uma política de desenvolvimento urbano pelos municípios, garantida a participação da sociedade em sua gestão.

Em 2012, foi editada a Lei nº 12.587 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a partir das condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Art. 4º, II, PNMU).

De outro lado, o conceito de poder público envolve todas as esferas político-

¹³ SARLET, Ingo Wolfgang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental**: Constituição, Direitos Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p.



administrativas do Estado Brasileiro, sendo óbvio, que os municípios devem atuar para garantir um meio ambiente hígido para a população (SILVA, 2007).¹⁴

Tal constatação fica ainda mais evidente em face do comando constitucional que insere a proteção ambiental na esfera de competência administrativa comum, conforme previsão do art. 23, incisos III, IV, VI, VII e XI da CF ¹⁵

Portanto, o estabelecimento de um Estado de Direito Ambiental (ou socioambiental) também impõe uma diretriz para o Município de _____-Ba, representado por seus órgãos e servidores públicos municipais, atuar com a finalidade de garantir o direito à cidade sustentável com adequada mobilidade urbana. Assim, assegura a qualidade de vida para todos os cidadãos residentes no município, construindo um Estado garantidor do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

2. DO DEVER DO MUNICÍPIO DE _____-BA DE INSTITUIR UMA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA MEDIANTE ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO PLAMOB.

2.1 Ademais, para que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado à cidade sustentável com adequada mobilidade urbana não represente uma simples quimera é necessário constatar a inexistência de discricionariedade para os entes estatais e os agentes públicos atuarem visando cumprir os deveres constitucionais de proteção ambiental. Neste sentido Sarlet e Fensterseifer (2013p. 192):

No caso especialmente do Poder Executivo, há uma clara limitação ao seu poder-dever de discricionariedade, de modo a restringir a sua margem de liberdade na escolha nas medidas protetivas do ambiente, sempre no intuito de garantir a maior eficácia possível do direito fundamental em questão. Não há uma ‘faculdade’ de natureza discricionária assegurada aos entes estatais para decidir atuar ou não em tais questões, mas sim obrigações e comandos jurídicos que não podem ser descumpridos. Na mesma vereda, Antônio Herman Benjamin identifica a redução da discricionariedade da Administração Pública como benefício da ‘constitucionalização’ da tutela ambiental, pois as normas constitucionais impõem e, portanto, vinculam a atuação administrativa no sentido de um permanente dever de levar em conta o meio ambiente e de, direta e positivamente,

¹⁴

“Poder Público é expressão genérica que se refere a todas as entidades territoriais públicas, pois uma das características do Estado Federal, como o nosso, consiste precisamente em distribuir o Poder Público por todas as entidades autônomas que o compõem, para que cada qual o exerça nos limites das competências que lhe foram outorgadas pela Constituição.” (SILVA, Afonso José, **Direito Ambiental Constitucional**, 6ª ed. 2007, p.75. Malheiros Editora - São Paulo)

¹⁵

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural; VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas; VII - preservar as florestas, a fauna e a flora; XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios



protegê-lo, bem como exigir o seu respeito pelos demais membros da comunidade estatal. **Em outras palavras, pode-se dizer que não há ‘margem’ para o Estado ‘não atuar’ ou mesmo ‘atuar de forma insuficiente’ (à luz do princípio da proporcionalidade) na proteção do ambiente, pois tal atitude estatal resultaria em prática inconstitucional.** (grifo nosso)

Deste modo, o dever constitucional do município em garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado está atrelado à obrigatoriedade de estabelecer políticas públicas, entre as quais a relacionada à mobilidade urbana e ao transporte público como condição para assegurar o direito à cidade sustentável.

2.2 Nos termos do artigo 30, V da Constituição Federal, cabe ao município organizar a prestação dos serviços públicos de interesse local, que compreende o transporte coletivo e, nos termos do inciso VIII, o planejamento territorial urbano.¹⁶

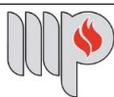
Importante lembrar que a Emenda Constitucional nº 90/2015 incluiu o transporte como direito fundamental social, no artigo 6º, que abrange a obrigação do poder público em garantir condições dignas de circulação e deslocamento para os cidadãos.

Ademais, o artigo 182 da CF, no capítulo da política urbana, determina que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

2.3 Justamente por esta razão, o legislador federal brasileiro, a par da exigência constitucional da atuação estatal para garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, o direito ao transporte e ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade como forma de garantir o bem estar dos seus habitantes, promulgou a lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A mencionada lei no artigo 4º define mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano e acessibilidade como a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados respeitando-se a legislação em vigor”.

¹⁶ “Art. 30. Compete ao Município :(...) V - organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.



Na Seção II, apresenta os Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre os quais se destacam os princípios (art. 5º): da acessibilidade universal (I), desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (II), e segurança nos deslocamentos das pessoas (VI) e o objetivo (art. 7º) de proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade (III).

Mas o legislador não desconhece a calamitosa realidade brasileira na prestação de serviços de mobilidade urbana e as dificuldades para a implementação dos princípios e dos objetivos da política de mobilidade. Exatamente por isso, estabelece no artigo 21, caput incisos I e IV a necessidade do planejamento, gestão e avaliação dos sistemas de mobilidades contemplar “a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo” e a “definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos”.¹⁷

De outro lado, a universalização não pode ser uma utopia, uma norma prevista na lei sem qualquer repercussão na realidade social e nos direitos fundamentais ao transporte público e à mobilidade urbana, essenciais para assegurar o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado delineado na Constituição Federal. Por esta razão, o titular do serviço público deve planejar a melhoria contínua da prestação dos serviços mobilidade urbana, visando atender aos princípios fundamentais destes, estabelecendo, nos termos do art. 2º da lei 12.587/2012, uma política pública de mobilidade urbana que **“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.**

Em resumo, a Lei determina aos municípios, titulares da política municipal de mobilidade urbana, o dever de instituir uma política pública planejada, incluindo a elaboração do plano de mobilidade urbana.

Ou seja, é necessário que os municípios saiam da inércia que resulta em danos à qualidade do meio ambiente estabelecendo, através de política pública adequada, um

¹⁷ Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar: I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo; II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução; III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.



3. DA OMISSÃO DO MUNICÍPIO DE _____ EM ADOTAR AS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

A Lei 12.587/12 estabelece, no parágrafo 4º do art. 24 que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes ou até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

Logo, o Município de _____, que conta atualmente com _____ (_____) habitantes, deve elaborar o referido Plano de Mobilidade Urbana até 12/04/2023.

O Plano de Mobilidade Urbana deve colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um plano de mobilidade urbana efetivo é produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do município, agregando os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável. Nesse sentido normatiza o artigo 24 da Lei 12.587/2012:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios:

- I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes;
- II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um



milhão) de habitantes;

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º ([Revogado](#)).

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017.

§ 6º (VETADO).

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo.

A elaboração do plano municipal de mobilidade urbana, exige diversas etapas, inclusive com a realização de estudos técnicos e participação social. Com efeito, o plano de mobilidade representa um documento complexo que exige um procedimento para a sua elaboração com a realização de organograma indicando as diversas fases com os atos administrativos a serem realizados sendo necessário cumprir diversas etapas prévias de organização da estrutura física e financeira, realização de diagnóstico e prognóstico, permitindo uma atuação segura.

Em março de 2014, o WRI Brasil (na época EMBARQ Brasil) e o Ministério das Cidades assinaram um termo de cooperação técnica para o desenvolvimento de atividades que visavam à implementação da PNMU.



A proposta preliminar da metodologia **reúne 7 passos e 26 atividades**, que visam orientar e facilitar o processo completo de construção e implementação do Plano de Mobilidade. Essa sistemática considera desde a tomada de decisão para viabilizar o trabalho, a constituição das estruturas de gestão e acompanhamento do projeto, as técnicas e estratégias de levantamento de dados e formulação de cenários e propostas, a comunicação e a participação social, a consolidação e aprovação do documento final, até as providências necessárias para sua implementação e revisão periódica.²⁰

Entretanto, passados mais de 10 anos da promulgação da lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Município de _____ não possui qualquer procedimento organizacional para

²⁰. Preparação, Definição do escopo, Procedimentos gerenciais, Elaboração, Aprovação, Implementação, e Avaliação e Revisão: **1. Preparação:** é necessário estimar e preparar os recursos técnicos e financeiros; considerar os dados, demandas e estudos; e envolver e organizar as equipes técnicas responsáveis por viabilizar as atividades subsequentes. **2.** (1.1. Mobilização inicial 1.2. Análises preliminares 1.3. Tomada de decisão 1.4. Estruturas de gestão e acompanhamento 1.5. Mapeamento dos atores 1.6. Comunicação e participação social); **3. Aspectos Legais:** Quais são os prazos legais e políticos? Quais aspectos da Lei de Mobilidade serão destacados no Plano? Quais concessões/licitações de operação de serviços de transporte estão vigentes no município? **4. Recursos humanos:** Há equipe disponível e com conhecimento técnico? Há programas de capacitação disponíveis? Onde? Quais são os parceiros da administração municipal? Será necessária a contratação de consultorias? **5. Recursos orçamentários:** Quanto custa fazer um Plano de Mobilidade? Há recursos ou linhas de financiamento disponíveis? **6. Informações e conteúdo técnico:** O município dispõe de que informações sobre mobilidade? Que informações e materiais são disponibilizados pelo Ministério das Cidades? O que o Plano Diretor do município prevê para a política municipal de mobilidade urbana? Haverá um plano regional de mobilidade? **7. Definição e escopo:** Conheça as expectativas da população para melhor definir os objetivos a serem alcançados pelo Plano de Mobilidade Urbana e para formular as estratégias de atuação. **8.** (2.1. Construção da visão de cidade 2.2. Objetivos e área de intervenção 2.3. Metas, prioridades e horizontes); **9. Procedimentos gerenciais:** Formalize as cooperações técnicas e institucionais e desenvolva o Termo de Referência e o plano de trabalho. **10.** (3.1. Cooperação para elaboração 3.2. Termo de referência e licitação 3.3. Plano de trabalho e cronograma); **11. Elaboração:** Desenvolva o trabalho técnico de diagnóstico, prognóstico e formulação de propostas do Plano de Mobilidade com a participação de vários setores e equipes. **12.** (4.1. Caracterização e diagnóstico 4.2. Cenários e avaliação de impactos 4.3. Formulação e avaliação de propostas 4.4. Programa de ação 4.5. Indicadores de desempenho 4.6. Consolidação do Plano); **13. Aprovação:** aprove junto à sociedade e institua o Plano de Mobilidade Urbana. (5.1. Verificação de qualidade 5.2. Audiência pública final 5.3. Instituição do Plano) **14. Implementação:** A responsabilidade pela implementação do Plano de Mobilidade é da administração municipal que deverá buscar apoio e assegurar os recursos e condições necessárias para a execução. **15.** (6.1. Cooperação para implementação 6.2. Detalhamento e implantação de estudos e projetos 6.3. Monitoramento das ações); **16. Avaliação e revisão:** Realize revisões e atualizações periódicas do Plano de Mobilidade, em função do dinamismo das transformações urbanas e do surgimento de novas soluções e tecnologias. **17.** (7.1. Avaliação das propostas e ações 7.2. Revisão e atualização periódicas).



elaboração da Plano de Mobilidade Urbano, conforme exigência legal.

Essa omissão implicará no evidente desatendimento do prazo legal para elaboração do plano de mobilidade, a saber 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes ou até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes, conforme acima explicitado.

Necessário indicar ainda que, após o prazo legal, os municípios estarão impedidos de receber recursos públicos para mobilidade urbana, salvo para elaboração do plano, conforme previsto no § 8º do art. 24 da Lei 12.587/2012, verbis:

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

É de ressaltar que as normas de Direito urbanístico são de ordem pública (art. 1º, p.u., da Lei 10.257/01 c.c. arts. 182, 21, XX, da CF e Lei 12.587/12), cogentes, gerais e, portanto, impessoais e de cumprimento obrigatório. Destarte, sendo as normas urbanísticas obrigatórias, não resta ao administrador público margem de discricionariedade para juízo de conveniência ou oportunidade na sua aplicação

4. DO CONTROLE JUDICIAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS MEDIANTE ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA VISANDO ASSEGURAR O DIREITO À CIDADE AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEL COM ADEQUADA MOBILIDADE URBANA

4.1 A possibilidade de realização do controle de políticas públicas pelo poder judiciário passou a ser debatido pela jurisprudência e pela doutrina a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. De um lado a visão tradicional afirmando a impossibilidade deste controle em razão da discricionariedade do administrador e, de outro, a percepção da obrigatoriedade de assegurar os direitos fundamentais mediante políticas públicas, em face da força vinculante dos princípios e regras da Constituição Federal.

A nova interpretação constitucionalista assevera que a efetividade da proteção aos direitos fundamentais exige o estabelecimento de políticas públicas. Não basta a simples previsão constitucional, nem a criação de normas jurídicas. É essencial a atuação dos



poderes executivo e legislativo, formatando uma política pública efetiva, como esclarece, Freire Júnior (2005, p. 48): “**Interessante frisar que, em regra, as políticas públicas são os meios necessários para a efetivação dos direitos fundamentais, uma vez que pouco vale o mero reconhecimento formal de direitos se ele não vem acompanhado de instrumentos para efetivá-lo**”.²¹

A partir dessa constatação a doutrina e a jurisprudência passaram admitir a atuação do poder judiciário em caso de **ausência** ou **prestação insuficiente de políticas públicas** que garantam os direitos fundamentais previstos na constituição federal, assegurando o mínimo existencial. Com maestria, Ada Pellegrini Grinover esclarece os fundamentos legais e constitucionais que legitimam o controle judicial de políticas públicas:

- “1. o Poder Judiciário pode exercer o controle das políticas públicas para aferir sua compatibilização com os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil (art. 3º CF);
2. esse controle não fere o princípio da separação dos Poderes, entendido como vedação de interferência recíproca no exercício das funções do Estado;
3. conseqüentemente, o Judiciário pode intervir nas políticas públicas – entendidas como programas e ações do Poder Público objetivando atingir os objetivos fundamentais do Estado – quer para implementá-las, quer para corrigi-las quando equivocadas;
4. há limites postos à intervenção do Judiciário em políticas públicas. Tais limites são: *i.* a restrição à garantia do mínimo existencial; *ii.* a razoabilidade da pretensão individual/social deduzida em face do Poder Público e a irrazoabilidade da escolha do agente público; *iii.* a reserva do possível;
5. a estrita observância desses limites, assim como o correto entendimento do que sejam políticas públicas, é necessária e suficiente para coibir os excessos do Poder Judiciário;
6. para fazer face ao descumprimento da ordem ou decisão judicial pelo Poder Público, sem embargo da aplicação de *astreintes* – pouco adequadas quando se trata da Fazenda Pública –, as sanções mais eficazes são a responsabilização por improbidade administrativa e a intervenção federal ou estadual no estado ou município; e, em âmbito mais limitado, a imputação ao prefeito municipal o crime de responsabilidade;
7. todas as espécies de ações – coletivas, individuais com efeitos coletivos, ou meramente individuais – são idôneas a provocar o controle e a eventual intervenção do Judiciário nas políticas públicas.”²²

4.2 De outro lado, inexistente dúvida que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado constitui um direito fundamental de terceira geração, sendo a sua proteção indispensável à vida e à dignidade das pessoas, conforme afirmando pelo STF e STJ. Ademais, é também, evidente que o planejamento urbano, incluindo as funções sociais da

²¹ FREIRE JÚNIOR, Américo Bedê. **O controle judicial de políticas públicas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

²² GRINOVER, pp. 35-36) (grifos e negritos acrescidos) <https://www.conjur.com.br/2009-mai-08/judiciario-intervir-executivo-controlar-politicas-publicas>



cidade, o direito ao transporte e mobilidade urbana, integram o mínimo existencial sendo possível o controle de políticas públicas relacionado ao tema, conforme Ingo W.Sarlet e Tiago Fensterseifer (2013 p 134/135):

A partir da compreensão do direito ao saneamento básico como direito fundamental e mesmo como conteúdo integrante do mínimo existencial, os nossos Tribunais passaram a atuar no campo do controle de políticas públicas em matéria de saneamento básico. Nesse sentido, a 1ª Turma do STJ, no julgamento do REsp 575.998, de relatoria do Min. Luiz Fux, em sede Ação Civil Pública manifestou-se sobre a possibilidade de controle judicial da prestação descontinuada de coleta de lixo (serviço essencial) levada a cabo pela Administração. No julgado entendeu-se que tal omissão administrativa acarretou prejuízo ao direito fundamental à saúde, ao ambiente e à dignidade humana, bem como que “não há discricionariedade do administrador frente aos direitos consagrados constitucionalmente”, sendo portanto possível o controle judicial da discricionariedade administrativa em face do descumprimento de um dever de proteção do Estado estampado na CF88.²³

4.3 Deste modo, a previsão legal de uma política pública de mobilidade urbana representa o passo inicial para que o direito fundamental ao meio ambiente urbano equilibrado possa ser concretizado. Entretanto, para que as normas de proteção ambiental tenham eficácia e sejam deslocadas da esfera formal do dever-ser para a esfera real, da existência factual, é necessário que sejam efetivamente definidas e implementadas políticas públicas, sendo possível a intervenção do judiciário em caso de inércia ou deficiência, conforme constatam André Karam Trindade e Antônio Trevisan Fregapane:

Observa-se, assim, que o problema relativo à ineficácia dos direitos e dos deveres socioambientais não se deve à falta de legislação, mas sim a uma dificuldade de compreensão de sua normatividade vinculante compromissária e dirigente. Isso culmina em um déficit de implementação insistentemente protelatório das promessas ambientais firmadas na Carta de 1988²³

Por esta razão, é correto afirmar que, nos casos de saneamento ambiental básico, o juiz, na verdade, não cria a política pública, mas apenas impõe aquela já estabelecida na Constituição e na lei, reajustando, diante da omissão da Administração Pública na prestação desses serviços essenciais, os freios e contrapesos caracterizadores da relação de independência e harmonia entre os poderes republicanos.

Assim, à luz da tese aqui apresentada, toda vez que a Administração Pública atuar de forma insuficiente na esfera ambiental, abstendo-se de adotar um comportamento que lhe é imposto por lei e pela própria Constituição Federal, estará sujeitando sua atuação ao controle e à correção pela via jurisdicional, de maneira que restará autorizado ao Poder Judiciário sanar a inércia administrativa observando os preceitos constitucionais (dirigentes!)²⁴

²³ SARLET, Ingo Wolfgang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental:** Constituição, Direito Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p.

²⁴ TRINDADE, André Karam, FREGAPANE, Antônio Trevisan. **O Papel da jurisdição no constitucionalismo ecológico-dirigente,** *Revista de Direito Ambiental*, São Paulo ano 20 n° 77, p. 17-55 jan/mar, 2015 p. 23)



Visando esparcar qualquer dúvida, salutar reproduzir ementas do TJ-RJ reconhecendo a possibilidade de impor ao Município a elaboração de PLAMOB, bem como decisões do STF indicando a possibilidade decisão judicial determinar a realização de política pública:

Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO. **AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ALEGAÇÃO DE INÉRCIA DO MUNICÍPIO DE ITAGUAÍ EM ELABORAR PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA PREVISTO NA LEI FEDERAL Nº 12.587/2012.** DECISÃO QUE DEFERE O PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA PARA DETERMINAR QUE O ENTE MUNICIPAL APRESENTE **CRONOGRAMA DE INÍCIO E CONCLUSÃO DO PLANO, NO PRAZO DE 30 DIAS**, SOB PENA DE MULTA DIÁRIA DE R\$ 10.000,00. RECURSO DO MUNICÍPIO. ALEGAÇÃO DE QUE JÁ DEU INÍCIO AO PLANO DE MOBILIDADE URBANA, QUE O PRAZO FINAL AINDA NÃO SE ESGOTOU E DE NECESSIDADE DE OBSERVÂNCIA DO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DOS PODERES. SUBSIDIARIAMENTE, REQUER SEJA AFASTADA OU REDUZIDA A MULTA ARBITRADA E MAJORADO OU EXCLUÍDO O PRAZO FIXADO. **AGRAVANTE QUE ESTÁ SENDO INSTADO À ELABORAÇÃO DO PLANO DESDE O ANO DE 2014. LEI FEDERAL Nº 12.587/2012 QUE PREVÊ PRAZO MÁXIMO DE 7 ANOS PARA OS MUNICÍPIOS ELABORAREM PLANO DE MOBILIDADE URBANA, SOB PENA DE FICAREM IMPEDIDOS DE RECEBER RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS FEDERAIS DESTINADOS AO MISTER. ESGOTAMENTO DO PRAZO EM ABRIL DE 2019. INEXISTÊNCIA DE JUSTIFICATIVA PARA A INOBSERVÂNCIA DO DEVER LEGAL.** MANUTENÇÃO DO VALOR DA MULTA FIXADA. MEDIDA QUE SE REVELA FUNDAMENTAL PARA A OBSERVÂNCIA DA DETERMINAÇÃO JUDICIAL. RECURSO DESPROVIDO (Agravo de Instrumento nº 0061223-85.2019.8.19.0000, agte; Município de Itaguaí, Agro: Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro Rel. Des. Francisco de Assis Pessanha Filho - 14ª Câmara Cível TJ-RJ - UNANIMIDADE, em CONHECER do recurso e, no mérito, NEGAR-LHE PROVIMENTO, nos termos do voto do Desembargador Relator

Ementa: **Agravo de instrumento. Ação civil pública. Pretensão de compelir o Poder público a elaborar Plano de Mobilidade Urbana previsto na Lei Federal nº 12.587/12. Deferimento de tutela antecipada. Ausência de plausibilidade no direito alegado pelo agravante. Nítido menoscabo da edilidade que impõe a intervenção do Poder Judiciário. Razoabilidade da medida coativa imposta, que poderá ser alterada havendo mudança das condições fáticas.** TJRJ - AgIn 0051262-57.2018.8.19.0000 - 13.ª Câmara Cível - j. 18/12/2019 – Rel. Des. Agostinho Teixeira de Almeida Filho – Agte; Município de Paraty. Agdo: Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro DJe 8/1/2020 - Desprovidimento do recurso, prejudicado o agravo interno., nos termos do voto do Desembargador Relator. (.....) **VOTO**

O agravante centra sua defesa na tese de ferimento da separação de poderes. Segundo alega, o termo inicial e final, bem como a forma da realização do Plano de Mobilidade Urbana, são decisões que fazem parte do mérito administrativo, e o Judiciário não pode interferir.

(.....)

Conquanto o esforço argumentativo do agravante, a tese não colhe procedência.

Pelo teor do decism agravado, constato que foi determinado ao réu a apresentação de um cronograma com metas progressivas, e não propriamente a elaboração do Plano de Mobilidade. Logo, trata-se de providência inicial, uma representação das metas estipuladas, com seus respectivos relatórios.

Assim, ainda que no curso do processo tenha havido alteração legislativa para elastecer o prazo fatal da elaboração do plano de mobilidade, a determinação do Juízo a quo foi



diferida em etapas, e a realidade prática está a revelar uma tese evasiva da defesa.
(.....)

Com o escopo de proporcionar uma melhor qualidade de vida para a população, a importância do Plano de Mobilidade Urbana é enorme. A cidade deve ser planejada de forma integrada com o uso e a ocupação do seu território, e com crescimento da região, avulta a preocupação do desenvolvimento desordenado.

Esse conjunto de fatores, somado ao nítido menoscabo da edilidade, revela a urgência do caso, o que autoriza e recomenda a imposição de medida coativa para o cumprimento da decisão, que poderá ser alterada se houver mudança da condição fática.

Por fim, registre-se que a hipótese dos autos é de claro controle de legalidade, e não se está incursionando no mérito administrativo. A parcela de liberdade conferida ao administrador obrigatoriamente tem parâmetros a serem seguidos, e de forma peremptória, a lei 12.587/2012 (LGL\2012\6) consigna uma imposição, e não mera faculdade

EMENTA STF - AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. OBRAS DE INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA. ANÁLISE DE LEGISLAÇÃO INFRACONSTITUCIONAL LOCAL. SÚMULA 280. SUPOSTA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA RESERVA DO POSSÍVEL. IMPROCEDÊNCIA. PRECEDENTES (STF - AgRg em RE com Ag 1.269.451 - 2.ª Turma - j. 15/9/2021 – Rel. Min Luiz Edson Fachin –Agte: Município de Porto Alegre. Agco: Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul DJe 23/9/2021 - Área do Direito: Ambiental Decisão: A Turma, por unanimidade, negou provimento ao agravo regimental. Segunda Turma, Sessão Virtual de 3.9.2021 a 14.9.2021. Composição: Ministros Nunes Marques (Presidente), Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski e Edson Fachin).

STF ARE 903241 AgR Ementa: AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. INTERPOSIÇÃO EM 10.4.2017. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL. EFETIVAÇÃO DE NORMA CRIADORA DE PARQUE ECOLÓGICO. CONSERVAÇÃO E FISCALIZAÇÃO. SEPARAÇÃO DE PODERES. INEXISTÊNCIA DE OFENSA. 1. **É firme o entendimento deste Tribunal de que o Poder Judiciário pode, sem que fique configurada violação ao princípio da separação dos Poderes, determinar a implementação de políticas públicas nas questões referentes à preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado para a atual geração, bem como para as futuras gerações.** 2. Agravo regimental a que se nega provimento, com previsão de aplicação da multa prevista no art. 1.021, § 4º, do CPC. Inaplicável o artigo 85, § 11, CPC, por se tratar de recurso oriundo de ação civil pública. (ARE 903241 AgR / DF - DISTRITO FEDERAL AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO Relator(a): Min. EDSON FACHIN Julgamento: 22/06/2018 Órgão Julgador: Segunda Turma)

Destarte, é possível exigir judicialmente que o Município de _____, atenda o dever legal de elaborar o plano municipal de mobilidade e institua uma política pública de mobilidade urbana, como forma de assegurar as funções sociais da cidade, o bem estar de seus habitantes e o mínimo existencial socioambiental. Assim, não é permitido ao Estado, em qualquer das esferas federativas, omitir-se de atuar em prol da efetivação desses direitos, de modo que a abstenção em atender aos comandos constitucionais e legais pode ser controlada e corrigida mediante atuação judicial.

5. DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA



O artigo 6º, VII do Código de Defesa do Consumidor prevê a inversão do ônus da prova quando o autor for hipossuficiente ou for verossímil a alegação.

Doutro lado, a verossimilhança das alegações na ação civil pública em defesa do meio ambiente repercute o princípio da precaução, de modo que basta a probabilidade da ocorrência do fato causador do dano ambiental, e não a certeza deste, para assegurar a prevenção e a reparação do dano ambiental, conforme, leciona Álvaro Luiz Valery Mirra:

Assim, o princípio da precaução tem também essa outra relevantíssima consequência na esfera judicial: acarretar a *inversão do ônus da prova*, impondo ao degradador o encargo de provar, sem sombra de dúvida, que a sua atividade questionada não é efetiva ou potencialmente degradadora da qualidade ambiental. Do contrário, a conclusão será no sentido de considerar caracterizada a degradação ambiental.²⁵

No caso em tela, a inércia na realização de um plano de mobilidade urbana, provocando prejuízos à ordem urbanística, e atingindo o direito dos moradores à qualidade de vida no meio ambiente urbano, foi devidamente demonstrada em documentos inseridos no inquérito civil público. Deste modo, imperioso a declaração de inversão de ônus da prova, de modo que caberá ao acionado, a desconstrução dos fatos e provas indicados e alegados na inicial. Nesse sentido vale finalizar citando salutar acórdão do TJMS:

E M E N T A – AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA – AMBIENTAL – PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO - POSSIBILIDADE. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. É possível a inversão do ônus da prova, com fulcro no art. 373, § 1º, do NCPC, quando impossível ou dificultosa a produção da prova pelo requerente. **Na hipótese, compete ao Município comprovar a revisão do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana – PMTMU. (TJMS. Agravo de Instrumento n. 1405001-44.2018.8.12.0000, Campo Grande, 4ª Câmara Cível, Relator (a): Des. Odemilson Roberto Castro Fassa, j: 20/08/2018, p: 21/08/2018)**

6. DA TUTELA DE URGÊNCIA CAUTELAR – MEDIDAS LIMINARES

A lei 7347/85, admite a concessão de medida liminar sem oitiva da parte contrária no artigo 12, desde que presentes o *fumus bonis iuris* e o *periculum in mora*. A norma da Lei da Ação Civil Pública foi reafirmada no parágrafo 3º do artigo 84 da lei 8078/90, o Código de Defesa do Consumidor, aplicável à tutela de direitos e interesse difusos em

²⁵

Ação Civil Pública e a Reparação do Dano ao Meio ambiente, 2ª ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2004, p. 268



face da extensão prevista no artigo 21 da LACP.

O novo código de processo civil, Lei 13.502/2015, estabelece, no artigo 294, a possibilidade da concessão de tutela provisória de urgência englobando a tutela cautelar e a tutela antecipada ou satisfativa, previstas no código de 1973. Quer tenha caráter de antecipação de tutela ou de cautelar assecuratória do direito a ser demandado, a tutela de urgência somente será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo nos termos do artigo 300. Grosso modo, a probabilidade do direito representa o antigo *fumus bonis iuris* e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo substitui o *periculum in mora*.

No caso em tela a **probabilidade do direito (fumus boni iuris)** está demonstrada nas provas carreadas no inquérito civil, em cotejo com a análise da legislação realizada na petição inicial, sendo claro a presença do bom direito, assegurado na Constituição Federal e na legislação ambiental, em especial na lei 12.587/2012.

De outro lado, o **perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, (periculum in mora)** decorre do perigo iminente causado prejuízos à ordem urbanística, e atingindo o direito dos moradores à qualidade de vida no meio ambiente urbano, foi devidamente demonstrada em documentos inseridos no inquérito civil público, não podendo o Poder Judiciário, omitir-se na função asseguradora dos direitos fundamentais ceifando a ilegalidade administrativa.

7. DOS PEDIDOS:

7.1 PEDIDOS LIMINARES

Requer o Ministério Público, mediante tutela de urgência, sem oitiva da parte contrária, o deferimento de liminar com a imposição ao município de _____ - Ba das **obrigações de fazer a seguir indicadas, acompanhadas da fixação de multa diária equivalente a R\$ 1.000,00 (mil reais) em caso de descumprimento**, assegurando a eficácia da decisão judicial, conforme arts. 11 e 12 § 2º da Lei 7.347/85, além de imputação de crime de desobediência a quem der causa a eventual descumprimento da



decisão liminar, **consistentes em:**

7.1.1) Elaborar, no prazo de 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art 5º), objetivos (art.7º), diretrizes (artigo 6º e 8º) e demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei nº 12.587/2012 seu decretos regulamentadores;

7.1.2) Assegurar no plano de trabalho, a ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias, a participação popular para elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com os instrumentos previstos no artigo 15 da lei nº 12.587/2012, em especial através de audiências e consultas públicas;

7.1.3) Realizar as medidas legais e administrativas para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei nº 12.587/2012;

7.2 PEDIDOS DEFINITIVOS - MÉRITO

7.2.1.)A citação do réu para, querendo, contestar a presente ação, no prazo legal, arcando, caso contrário, com a declaração da revelia;

7.2.2.) A inversão do ônus da prova, sem embargo da produção de prova documental, incluindo-se o acatamento do inquérito civil público, _____, em anexo, prova testemunhal, prova pericial, bem como a realização de todas os tipos de provas permitidas em direito;

7.2.3) O julgamento procedente do pedido, confirmando a liminar para, acompanhada da fixação de multa diária equivalente a **R\$ 1.000,00 (mil reais)** em caso de descumprimento, assegurando a eficácia da decisão judicial, nos termos dos arts. 11 e 12, § 2º, da Lei nº 7.347/85, além de imputação de crime de desobediência à ordem judicial a quem der causa a eventual descumprimento da decisão liminar, **impor, de modo definitivo** ao município de _____-Ba **obrigações de fazer** já determinadas de modo liminar. nos termos acima, consistentes em:

- Elaborar, no prazo de 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art 5º), objetivos (art.7º), diretrizes (artigo 6º e 8º) e demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei nº 12.587/2012 seu decretos regulamentadores;
- Assegurar no plano de trabalho a ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias, a



participação popular para elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com os instrumentos previstos no artigo 15 da lei nº 12.587/2012, em especial através de audiências e consultas públicas;

- Realizar as medidas legais e administrativas para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei nº 12.587/2012;

7.2.4.) O julgamento procedente do pedido, para impor, de modo definitivo ao município de _____-Ba **obrigação de fazer** já determinadas fazer consistente em inserir no orçamento do ano de 20__ e seguintes, recursos financeiros para a execução e implementação das ações contidas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em respeito a Lei orçamentária Anual e Plano Plurianual;

7.2.5.) Dispensa de pagamento das custas processuais iniciais, vez que se trata de ação proposta pelo Ministério Público.

Dá-se à causa o valor de R\$ _____ (_____) para efeitos meramente fiscais.

_____ -Ba, _____.

Promotor/a de Justiça



**4.20. Ação Civil Pública – Modelo I - Plano Municipal Mobilidade - Prazo
24 p. 4°**

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA FAZENDA PÚBLICA COMARCA DE
_____/BA:

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, por seu Promotor de Justiça infra firmado, vem perante Vossa Excelência, lastreado no Inquérito Civil nº _____, nos termos do art. 129, III, da Constituição Federal, da Lei 7.347/85, do art. 25, IV, “a”, da Lei n.º 8.625/93, e do art.72, IV, “b”, da Lei Complementar Estadual nº 11/96 e com fundamento nas leis no arts, 207, 208 e 225 da Constituição Federal e nas leis nº 12.587/2012, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM DEFESA DO MEIO AMBIENTE URBANO
COM PEDIDOS LIMINARES em face de:

MUNICÍPIO DE _____-BA, pessoa jurídica de direito público interno, com sede na _____, CNPJ nº _____, representado pela Prefeito(a) Municipal _____, pelas razões fáticas e jurídicas a seguir elencadas:

I- DOS FATOS

O Ministério Público instaurou o inquérito civil público nº _____ tendo por objeto investigar se o município de _____ adotou medidas administrativas para elaboração e implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana conforme



previsão do artigo 24 § 4º da lei nº 12.587/2012.

Em resposta à requisição do Ministério Público o Município, através do ofício _____,

informou que não possui plano municipal de mobilidade urbana, bem como não apresentou qualquer medida administrativa realizada para elaboração deste

Foi expedida recomendação para que o município realizasse, no prazo 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art. 5º), os objetivos (art.7º), as diretrizes (artigo 6º e 8º) e os demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei nº 12.587/2012; adotasse as medidas legais e administrativa para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei nº 12.587/2012, e assegurasse a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, conforme previsto no artigo 15 da lei nº 12.587/2012;

Constatou-se, nas apurações, em síntese, a inexistência do Plano de Mobilidade Urbana no município de _____ e a inércia do Poder Executivo na sua elaboração.

Vale ser destacado que o objetivo da exigência do plano de mobilidade urbana na Lei nº 12.587/12 nada mais é do que exigir que os gestores públicos, ouvida a sociedade civil.

Diante da evidente situação de omissão, foi expedida recomendação para que o município realizasse, no prazo 30 (trinta) dias, cronograma e plano de trabalho visando a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art 5º), os objetivos (art.7º), as diretrizes (artigo 6º e 8º) e os demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei nº 12.587/2012; adotasse as medidas legais e administrativa para elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com o cronograma e plano de trabalho apresentado, no prazo previsto no artigo 24, caput e § 4º da lei nº 12.587/2012, e assegurasse a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, conforme previsto no artigo 15 da lei nº 12.587/2012;

Ademais, foram realizadas tentativas para celebração de Termo de Ajustamento de Conduta visando elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana sem qualquer manifestação do poder público municipal



Estas condutas omissivas, afrontam diretamente o princípio da legalidade (art. 37, *caput*, da Constituição Federal) e provocam prejuízos à ordem urbanística, prejudicando os moradores da cidade, sendo necessário recorrer ao Poder Judiciário para impedir a continuidade da inércia do Município de XXXX-Ba em atender aos ditames legais e Constitucionais.

II- DO DIREITO

Conforme a seguir examinado, o Município de _____-Ba não atendeu ao dever constitucional de proteção ao meio ambiente, nem às obrigações da legislação relacionada a mobilidade urbana, praticando atos ilegais omissivos e comissivos.

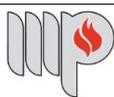
1. DO DEVER LEGAL DO MUNICÍPIO DE XXXXXXXX -Ba DE GARANTIR O DIREITO AO MEIO AMBIENTE ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO ATUANDO NO ÂMBITO DA COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL.

A Constituição Federal, no seu artigo 225, assegura, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado impondo ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Em análise aprofundada Sarlet e Fensterseifer (2013) estabelecem o “esverdear” do direito constitucional, decorrente do surgimento do movimento ambientalista com a conseqüente legitimação político-comunitária do constitucionalismo ambiental, implicando na adoção de um antropocentrismo jurídico ecológico tendo os citados doutrinadores afirmado que *“nessa perspectiva, se considerarmos os novos valores impulsionados pelas relações sociais contemporâneas, especialmente a partir da década de 1970, tem-se hoje a presença marcante da defesa ecológica e da melhoria da qualidade de vida, como decorrência da atual crise ambiental”*²⁶

Deste modo, a Constituição Federal de 1988 consagra uma visão holística da proteção ambiental com total mudança de paradigma, de tal forma que é possível falar em uma nova ordem constitucional, que institui um Estado de Direito Ambiental ou

²⁶ SARLET, Ingo Wolfgang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental**: Constituição, Direito Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p.



Socioambiental direcionando a atuação de todo órgão estatal para garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é essencial à sadia qualidade de vida (art. 225, C.F./88). O Direito Urbano integra o conceito macro de meio ambiente, que compreende o meio ambiente natural, artificial e cultural, sendo: a) Meio Ambiente Natural – solo, atmosfera, água e toda forma de vida; b) Meio Ambiente Artificial – espaço urbano construído; c) Meio Ambiente Cultural – interação do homem ao ambiente (urbanismo, zoneamento, paisagismo, monumentos históricos etc.).

A Constituição Federal de 1988 e a Lei nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade, reconhecem a existência do direito à cidade sustentável, a partir do cumprimento da função social como forma de garantir a realização plena da dignidade da pessoa humana, por meio da execução de uma política de desenvolvimento urbano pelos municípios, garantida a participação da sociedade em sua gestão.

Em 2012, foi editada a Lei nº 12.587 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a partir das condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Art. 4º, II, PNMU).

De outro lado, o conceito de poder público envolve todas as esferas político-administrativas do Estado Brasileiro, sendo óbvio, que os municípios devem atuar para garantir um meio ambiente hígido para a população (SILVA, 2007).²⁷

Tal constatação fica ainda mais evidente em face do comando constitucional que insere a proteção ambiental na esfera de competência administrativa comum, conforme previsão do art. 23, incisos III, IV, VI, VII e XI da CF²⁸

Portanto, o estabelecimento de um Estado de Direito Ambiental (ou socioambiental) também impõe uma diretriz para o Município de _____-Ba, representado por seus órgãos e servidores públicos municipais, atuar com a finalidade de garantir o direito à cidade sustentável com adequada mobilidade urbana. Assim, assegura a qualidade de

²⁷

“Poder Público é expressão genérica que se refere a todas as entidades territoriais públicas, pois uma das características do Estado Federal, como o nosso, consiste precisamente em distribuir o Poder Público por todas as entidades autônomas que o compõem, para que cada qual o exerça nos limites das competências que lhe foram outorgadas pela Constituição.” (SILVA, Afonso José, **Direito Ambiental Constitucional**, 6ª ed. 2007, p.75. Malheiros Editora - São Paulo)

²⁸

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural; VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas; VII - preservar as florestas, a fauna e a flora; XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios



vida para todos os cidadãos residentes no município, construindo um Estado garantidor do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

2. DO DEVER DO MUNICÍPIO DE _____-BA DE INSTITUIR UMA POLÍTICA PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA MEDIANTE ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO PLAMOB.

2.1 Ademais, para que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado à cidade sustentável com adequada mobilidade urbana não represente uma simples quimera é necessário constatar a inexistência de discricionariedade para os entes estatais e os agentes públicos atuarem visando cumprir os deveres constitucionais de proteção ambiental. Neste sentido Sarlet e Fensterseifer (2013, p. 192):

No caso especialmente do Poder Executivo, há uma clara limitação ao seu poder-dever de discricionariedade, de modo a restringir a sua margem de liberdade na escolha nas medidas protetivas do ambiente, sempre no intuito de garantir a maior eficácia possível do direito fundamental em questão. Não há uma ‘faculdade’ de natureza discricionária assegurada aos entes estatais para decidir atuar ou não em tais questões, mas sim obrigações e comandos jurídicos que não podem ser descumpridos. Na mesma vereda, Antônio Herman Benjamin identifica a redução da discricionariedade da Administração Pública como benefício da ‘constitucionalização’ da tutela ambiental, pois as normas constitucionais impõem e, portanto, vinculam a atuação administrativa no sentido de um permanente dever de levar em conta o meio ambiente e de, direta e positivamente, protegê-lo, bem como exigir o seu respeito pelos demais membros da comunidade estatal. **Em outras palavras, pode-se dizer que não há ‘margem’ para o Estado ‘não atuar’ ou mesmo ‘atuar de forma insuficiente’ (à luz do princípio da proporcionalidade) na proteção do ambiente, pois tal atitude estatal resultaria em prática inconstitucional.** (grifo nosso)

Deste modo, o dever constitucional do município em garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado está atrelado à obrigatoriedade de estabelecer políticas públicas, entre as quais a relacionada à mobilidade urbana e ao transporte público como condição para assegurar o direito à cidade sustentável.

2.2 Nos termos do artigo 30, V da Constituição Federal, cabe ao município organizar a prestação dos serviços públicos de interesse local, que compreende o transporte coletivo e, nos termos do inciso VIII, o planejamento territorial urbano.²⁹

²⁹

“Art. 30. Compete ao Município :(...) V - organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; VIII—promover, no que couber, adequado ordenamento territorial,



Importante lembrar que a Emenda Constitucional nº 90/2015 incluiu o transporte como direito fundamental social, no artigo 6º, que abrange a obrigação do poder público em garantir condições dignas de circulação e deslocamento para os cidadãos.

Ademais, o artigo 182 da CF, no capítulo da política urbana, determina que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

2.3 Justamente por esta razão, o legislador federal brasileiro, a par da exigência constitucional da atuação estatal para garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, o direito ao transporte e ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade como forma de garantir o bem estar dos seus habitantes, promulgou a lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A mencionada lei no artigo 4º define mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano e acessibilidade como a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados respeitando-se a legislação em vigor”.

Na Seção II, apresenta os Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre os quais se destacam os princípios (art. 5º): da acessibilidade universal (I), desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (II), e segurança nos deslocamentos das pessoas (VI) e o objetivo (art. 7º) de proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade (III).

Mas o legislador não desconhece a calamitosa realidade brasileira na prestação de serviços de mobilidade urbana e as dificuldades para a implementação dos princípios e dos objetivos da política de mobilidade. Exatamente por isso, estabelece no artigo 21, caput incisos I e IV a necessidade do planejamento, gestão e avaliação dos sistemas de mobilidades contemplar “a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo” e a “definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos”.³⁰

mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

³⁰ Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar: I - a identificação clara e transparente dos



De outro lado, a universalização não pode ser uma utopia, uma norma prevista na lei sem qualquer repercussão na realidade social e nos direitos fundamentais ao transporte público e à mobilidade urbana, essenciais para assegurar o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado delineado na Constituição Federal. Por esta razão, o titular do serviço público deve planejar a melhoria contínua da prestação dos serviços mobilidade urbana, visando atender aos princípios fundamentais destes, estabelecendo, nos termos do art. 2º da lei nº 12.587/2012, uma política pública de mobilidade urbana que **“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.**

Em resumo, a lei determina aos municípios, titulares da política municipal de mobilidade urbana, o dever de instituir uma política pública planejada, incluindo a elaboração do plano de mobilidade urbana.

Ou seja, é necessário que os municípios saiam da inércia que resulta em danos à qualidade do meio ambiente estabelecendo, através de política pública adequada, um planejamento eficiente, que vai além dos objetivos de uma única gestão ou governo, assegurando a participação social e estabelecendo quais as medidas, processos e técnicas que serão adotadas para que o sistema de sistema de mobilidade urbana atenda aos princípios e diretrizes previstos na lei.³¹

Neste sentido, esclarece a publicação “Cartilha da Lei 12.587/12 - Política Nacional de Mobilidade Urbana” do então Ministério das Cidades através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana³²

“A mobilidade urbana é uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades modernas. Os gestores públicos precisam enfrentar o desafio de apresentar soluções para o tráfego de 3,5 milhões de novos veículos que, a cada

objetivos de curto, médio e longo prazo; II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução; III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

³¹ Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

Art. 18. São atribuições dos Municípios: I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial; III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município;

³² https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf



ano, passam a circular pelas vias urbanas do país, além da frota atual de 75 milhões. A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. A Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada”.

Dai porque a lei estabelece, no capítulo V, diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana a ser consubstanciada em um **plano de mobilidade urbana municipal com requisitos mínimos, previstos no artigo 24.**

Deste modo, como decorrência da obrigação de assegurar um sistema de mobilidade urbana que assegure o direito fundamental ao transporte público e à qualidade do meio ambiente urbano, nos termos dos arts. 6º, 182 e 225 da Carta Maior, bem como atender às determinações da Lei nº 12.587/2012, o Município de _____ tem o dever legal de instituir uma política pública de mobilidade urbana e transporte público municipal e elaborar o plano municipal de mobilidade, medida fundamental para organização e concretização desta política objetivando a universalização da prestação de serviços com segurança, qualidade e regularidade.

3. DA OMISSÃO DO MUNICÍPIO DE _____ EM ELABORAR O PLANO DE MOBILIDADE URBANA NO PRAZO LEGAL

A Lei nº 12.587/12 estabelece, no parágrafo 4º do art. 24 que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes ou até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

Logo, o Município de _____, que conta atualmente com _____ (_____) habitantes, deveria ter elaborado o referido Plano de Mobilidade Urbana até 12/xxx/xxxx..

O Plano de Mobilidade Urbana deve colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um plano de mobilidade urbana efetivo é produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do



município, agregando os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável. Nesse sentido normatiza o artigo 24 da lei nº 12.587/2012:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios:

- I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes;
- II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes;
- III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º [\(Revogado\)](#).

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

- I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;
- II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017.



§ 6º (VETADO).

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo.

A elaboração do plano municipal de mobilidade urbana, exige diversas etapas, inclusive com a realização de estudos técnicos e participação social. Com efeito, o plano de mobilidade representa um documento complexo que exige um procedimento para a sua elaboração com a realização de organograma indicando as diversas fases com os atos administrativos a serem realizados sendo necessário cumprir diversas etapas prévias de organização da estrutura física e financeira, realização de diagnóstico e prognóstico, permitindo uma atuação segura.

Em março de 2014, o WRI Brasil (na época EMBARQ Brasil) e o Ministério das Cidades assinaram um termo de cooperação técnica para o desenvolvimento de atividades que visavam à implementação da PNMU.

A proposta preliminar da metodologia **reúne 7 passos e 26 atividades**, que visam orientar e facilitar o processo completo de construção e implementação do Plano de Mobilidade. Essa sistemática considera desde a tomada de decisão para viabilizar o trabalho, a constituição das estruturas de gestão e acompanhamento do projeto, as técnicas e estratégias de levantamento de dados e formulação de cenários e propostas, a comunicação e a participação social, a consolidação e aprovação do documento final, até as providências necessárias para sua implementação e revisão periódica.³³

³³ . Preparação, Definição do escopo, Procedimentos gerenciais, Elaboração, Aprovação, Implementação, e Avaliação e Revisão: **1. Preparação:** é necessário estimar e preparar os recursos técnicos e financeiros; considerar os dados, demandas e estudos; e envolver e organizar as equipes técnicas responsáveis por viabilizar as atividades subsequentes. 2. (1.1. Mobilização inicial 1.2. Análises preliminares 1.3. Tomada de decisão 1.4. Estruturas de gestão e acompanhamento 1.5. Mapeamento dos atores 1.6. Comunicação e participação social); 3. **Aspectos Legais:** Quais são os prazos legais e políticos? Quais aspectos da Lei de Mobilidade serão destacados no Plano? Quais concessões/licitações de operação de serviços de transporte estão vigentes no município? 4. **Recursos humanos:** Há equipe disponível e com conhecimento técnico? Há programas de capacitação disponíveis? Onde? Quais são os parceiros da administração municipal? Será necessária a contratação de consultorias? 5. **Recursos orçamentários:** Quanto custa fazer um Plano de Mobilidade? Há recursos ou linhas de financiamento disponíveis? 6. **Informações e conteúdo técnico:** O município dispõe de que informações sobre mobilidade? Que informações e materiais são disponibilizados pelo Ministério das Cidades? O que o Plano Diretor do município prevê para a política municipal de mobilidade urbana? Haverá um plano regional de mobilidade? 7. **Definição e escopo:** Conheça as expectativas da população para melhor definir os objetivos a serem alcançados pelo Plano de Mobilidade Urbana e para formular as estratégias de atuação. 8. (2.1.



Contudo, até a presente data, o Município de _____ não elaborou seu Plano de Mobilidade Urbana, não pretende, desatendendo o prazo legal, que se esgotou em _____, bem como não possui qualquer procedimento organizacional para elaboração da Plano de Mobilidade Urbano, conforme exigência legal.

Necessário indicar ainda que, após o prazo legal, os municípios estarão impedidos de receber recursos públicos para mobilidade urbana, salvo para elaboração do plano, conforme previsto no § 8º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012, verbis:

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

É de ressaltar que as normas de Direito urbanístico são de ordem pública (art. 1º, p.u., da Lei nº 10.257/01 c.c. arts. 182, 21, XX, da CF e Lei nº 12.587/12), cogentes, gerais e, portanto, impessoais e de cumprimento obrigatório. Destarte, sendo as normas urbanísticas obrigatórias, não resta ao administrador público margem de discricionariedade para juízo de conveniência ou oportunidade na sua aplicação.

4. DO CONTROLE JUDICIAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS MEDIANTE ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA VISANDO ASSEGURAR O DIREITO À CIDADE AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEL COM ADEQUADA MOBILIDADE URBANA

Construção da visão de cidade 2.2. Objetivos e área de intervenção 2.3. Metas, prioridades e horizontes); 9. **Procedimentos gerenciais:** Formalize as cooperações técnicas e institucionais e desenvolva o Termo de Referência e o plano de trabalho. 10. (3.1. Cooperação para elaboração 3.2. Termo de referência e licitação 3.3. Plano de trabalho e cronograma); 11. **Elaboração:** Desenvolva o trabalho técnico de diagnóstico, prognóstico e formulação de propostas do Plano de Mobilidade com a participação de vários setores e equipes. 12. (4.1. Caracterização e diagnóstico 4.2. Cenários e avaliação de impactos 4.3. Formulação e avaliação de propostas 4.4. Programa de ação 4.5. Indicadores de desempenho 4.6. Consolidação do Plano); 13. **Aprovação:** aprove junto à sociedade e institua o Plano de Mobilidade Urbana. (5.1. Verificação de qualidade 5.2. Audiência pública final 5.3. Instituição do Plano) 14. **Implementação:** A responsabilidade pela implementação do Plano de Mobilidade é da administração municipal que deverá buscar apoio e assegurar os recursos e condições necessárias para a execução. 15. (6.1. Cooperação para implementação 6.2. Detalhamento e implantação de estudos e projetos 6.3. Monitoramento das ações); 16. **Avaliação e revisão:** Realize revisões e atualizações periódicas do Plano de Mobilidade, em função do dinamismo das transformações urbanas e do surgimento de novas soluções e tecnologias. 17. (7.1. Avaliação das propostas e ações 7.2. Revisão e atualização periódicas).



4.1 A possibilidade de realização do controle de políticas públicas pelo poder judiciário passou a ser debatido pela jurisprudência e pela doutrina a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. De um lado a visão tradicional afirmando a impossibilidade deste controle em razão da discricionariedade do administrador e, de outro, a percepção da obrigatoriedade de assegurar os direitos fundamentais mediante políticas públicas, em face da força vinculante dos princípios e regras da Constituição Federal.

A nova interpretação constitucionalista assevera que a efetividade da proteção aos direitos fundamentais exige o estabelecimento de políticas públicas. Não basta a simples previsão constitucional, nem a criação de normas jurídicas. É essencial a atuação dos poderes executivo e legislativo, formatando uma política pública efetiva, como esclarece, Freire Júnior (2005, p. 48): ***“Interessante frisar que, em regra, as políticas públicas são os meios necessários para a efetivação dos direitos fundamentais, uma vez que pouco vale o mero reconhecimento formal de direitos se ele não vem acompanhado de instrumentos para efetivá-lo”***.³⁴

A partir dessa constatação a doutrina e a jurisprudência passaram admitir a atuação do poder judiciário em caso de **ausência** ou **prestação insuficiente de políticas públicas** que garantam os direitos fundamentais previstos na constituição federal, assegurando o mínimo existencial. Com maestria, Ada Pellegrini Grinover esclarece os fundamentos legais e constitucionais que legitimam o controle judicial de políticas públicas:

“1. o Poder Judiciário pode exercer o controle das políticas públicas para aferir sua compatibilização com os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil (art. 3º CF);

2. esse controle não fere o princípio da separação dos Poderes, entendido como vedação de interferência recíproca no exercício das funções do Estado;

3. conseqüentemente, o Judiciário pode intervir nas políticas públicas – entendidas como programas e ações do Poder Público objetivando atingir os objetivos fundamentais do Estado – quer para implementá-las, quer para corrigi-las quando equivocadas;

4. há limites postos à intervenção do Judiciário em políticas públicas. Tais limites são: *i.* a restrição à garantia do mínimo existencial; *ii.* a razoabilidade da pretensão individual/social deduzida em face do Poder Público e a irrazoabilidade da escolha do agente público; *iii.* a reserva do possível;

5. a estrita observância desses limites, assim como o correto entendimento do que sejam políticas públicas, é necessária e suficiente para coibir os excessos do Poder Judiciário;

6. para fazer face ao descumprimento da ordem ou decisão judicial pelo Poder Público, sem embargo da aplicação de *astreintes* – pouco adequadas quando se

34

FREIRE JÚNIOR, Américo Bedê. **O controle judicial de políticas públicas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.



trata da Fazenda Pública –, as sanções mais eficazes são a responsabilização por improbidade administrativa e a intervenção federal ou estadual no estado ou município; e, em âmbito mais limitado, a imputação ao prefeito municipal o crime de responsabilidade;

7. todas as espécies de ações – coletivas, individuais com efeitos coletivos, ou meramente individuais – são idôneas a provocar o controle e a eventual intervenção do Judiciário nas políticas públicas.”³⁵

4.2 De outro lado, inexistente dúvida que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado constitui um direito fundamental de terceira geração, sendo a sua proteção indispensável à vida e à dignidade das pessoas, conforme afirmando pelo STF e STJ. Ademais, é também, evidente que o planejamento urbano, incluindo as funções sociais da cidade, o direito ao transporte e mobilidade urbana, integram o mínimo existencial sendo possível o controle de políticas públicas relacionado ao tema, conforme Ingo W. Sarlet e Tiago Fensterseifer (2013, p. 134/135):

A partir da compreensão do direito ao saneamento básico como direito fundamental e mesmo como conteúdo integrante do mínimo existencial, os nossos Tribunais passaram a atuar no campo do controle de políticas públicas em matéria de saneamento básico. Nesse sentido, a 1ª Turma do STJ, no julgamento do REsp 575.998, de relatoria do Min. Luiz Fux, em sede Ação Civil Pública manifestou-se sobre a possibilidade de controle judicial da prestação descontinuada de coleta de lixo (serviço essencial) levada a cabo pela Administração. No julgado entendeu-se que tal omissão administrativa acarretou prejuízo ao direito fundamental à saúde, ao ambiente e à dignidade humana, bem como que “não há discricionariedade do administrador frente aos direitos consagrados constitucionalmente”, sendo portanto possível o controle judicial da discricionariedade administrativa em face do descumprimento de um dever de proteção do Estado estampado na CF88.³⁶

4.3 Deste modo, a previsão legal de uma política pública de mobilidade urbana representa o passo inicial para que o direito fundamental ao meio ambiente urbano equilibrado possa ser concretizado. Entretanto, para que as normas de proteção ambiental tenham eficácia e sejam deslocadas da esfera formal do dever-ser para a esfera real, da existência factual, é necessário que sejam efetivamente definidas e implementadas políticas públicas, sendo possível a intervenção do judiciário em caso de inércia ou deficiência, conforme constatam André Karan Trindade e Antônio Trevisan Fregapane:

Observa-se, assim, que o problema relativo à ineficácia dos direitos e dos deveres socioambientais não se deve à falta de legislação, mas sim a uma dificuldade de compreensão de sua normatividade vinculante compromissária e dirigente. Isso

³⁵ GRINOVER, pp. 35-36) (grifos e negritos acrescidos) <https://www.conjur.com.br/2009-mai-08/judiciario-intervir-executivo-controlar-politicas-publicas>

³⁶ SARLET, Ingo Wolfgang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental**: Constituição, Direitos Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p.



culmina em um déficit de implementação insistentemente protelatório das promessas ambientais firmadas na Carta de 1988”

Por esta razão, é correto afirmar que, nos casos de saneamento ambiental básico, o juiz, na verdade, não cria a política pública, mas apenas impõe aquela já estabelecida na Constituição e na lei, reajustando, diante da omissão da Administração Pública na prestação desses serviços essenciais, os freios e contrapesos caracterizadores da relação de independência e harmonia entre os poderes republicanos.

Assim, à luz da tese aqui apresentada, toda vez que a Administração Pública atuar de forma insuficiente na esfera ambiental, abstendo-se de adotar um comportamento que lhe é imposto por lei e pela própria Constituição Federal, estará sujeitando sua atuação ao controle e à correção pela via jurisdicional, de maneira que restará autorizado ao Poder Judiciário sanar a inércia administrativa observando os preceitos constitucionais (dirigentes!)³⁷

Visando espantar qualquer dúvida, salutar reproduzir ementas do TJ-RJ reconhecendo a possibilidade de impor ao Município a elaboração de PLAMOB, bem como decisões do STF indicando a possibilidade decisão judicial determinar a realização de política pública:

Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ALEGAÇÃO DE INÉRCIA DO MUNICÍPIO DE ITAGUAÍ EM ELABORAR PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA PREVISTO NA LEI FEDERAL Nº 12.587/2012. DECISÃO QUE DEFERE O PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA PARA DETERMINAR QUE O ENTE MUNICIPAL APRESENTE CRONOGRAMA DE INÍCIO E CONCLUSÃO DO PLANO, NO PRAZO DE 30 DIAS, SOB PENA DE MULTA DIÁRIA DE R\$ 10.000,00. RECURSO DO MUNICÍPIO. ALEGAÇÃO DE QUE JÁ DEU INÍCIO AO PLANO DE MOBILIDADE URBANA, QUE O PRAZO FINAL AINDA NÃO SE ESGOTOU E DE NECESSIDADE DE OBSERVÂNCIA DO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DOS PODERES. SUBSIDIARIAMENTE, REQUER SEJA AFASTADA OU REDUZIDA A MULTA ARBITRADA E MAJORADO OU EXCLUÍDO O PRAZO FIXADO. AGRAVANTE QUE ESTÁ SENDO INSTADO À ELABORAÇÃO DO PLANO DESDE O ANO DE 2014. LEI FEDERAL Nº 12.587/2012 QUE PREVÊ PRAZO MÁXIMO DE 7 ANOS PARA OS MUNICÍPIOS ELABORAREM PLANO DE MOBILIDADE URBANA, SOB PENA DE FICAREM IMPEDIDOS DE RECEBER RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS FEDERAIS DESTINADOS AO MISTER. ESGOTAMENTO DO PRAZO EM ABRIL DE 2019. INEXISTÊNCIA DE JUSTIFICATIVA PARA A INOBSERVÂNCIA DO DEVER LEGAL. MANUTENÇÃO DO VALOR DA MULTA FIXADA. MEDIDA QUE SE REVELA FUNDAMENTAL PARA A OBSERVÂNCIA DA DETERMINAÇÃO JUDICIAL. RECURSO DESPROVIDO (Agravado de Instrumento nº 0061223-85.2019.8.19.0000, agte; Município de Itaguaí, Agro: Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro Rel. Des. Francisco de Assis Pessanha Filho - 14ª Câmara Cível TJ-RJ - UNANIMIDADE, em CONHECER do recurso e, no mérito, NEGAR-LHE PROVIMENTO, nos termos do voto do Desembargador Relator

Ementa: Agravo de instrumento. Ação civil pública. Pretensão de compelir o Poder público a elaborar Plano de Mobilidade Urbana previsto na Lei Federal nº 12.587/12. Deferimento de tutela antecipada. Ausência de plausibilidade no direito alegado pelo agravante. Nítido menoscabo da edilidade que impõe a intervenção do Poder Judiciário. Razoabilidade da medida coativa imposta,

37

TRINDADE, André Karam, FREGAPANE, Antônio Trevisan. O Papel da jurisdição no constitucionalismo ecológico-dirigente, *Revista de Direito Ambiental*, São Paulo ano 20 n° 77, p. 17-55 jan/mar, 2015 p. 23)



que poderá ser alterada havendo mudança das condições fáticas. TJRJ - AgIn 0051262-57.2018.8.19.0000 - 13.^a Câmara Cível - j. 18/12/2019 – Rel. Des. Agostinho Teixeira de Almeida Filho – Agte; Município de Paraty. Agdo: Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro DJe 8/1/2020 - Desprovemento do recurso, prejudicado o agravo interno., nos termos do voto do Desembargador Relator. (.....) **VOTO**

O agravante centra sua defesa na tese de ferimento da separação de poderes. Segundo alega, o termo inicial e final, bem como a forma da realização do Plano de Mobilidade Urbana, são decisões que fazem parte do mérito administrativo, e o Judiciário não pode interferir.

(.....)

Conquanto o esforço argumentativo do agravante, a tese não colhe procedência. Pelo teor do decisum agravado, constato que foi determinado ao réu a apresentação de um cronograma com metas progressivas, e não propriamente a elaboração do Plano de Mobilidade. Logo, trata-se de providência inicial, uma representação das metas estipuladas, com seus respectivos relatórios.

Assim, ainda que no curso do processo tenha havido alteração legislativa para elastecer o prazo fatal da elaboração do plano de mobilidade, a determinação do Juízo a quo foi diferida em etapas, e a realidade prática está a revelar uma tese evasiva da defesa.

(.....)

Com o escopo de proporcionar uma melhor qualidade de vida para a população, a importância do Plano de Mobilidade Urbana é enorme. A cidade deve ser planejada de forma integrada com o uso e a ocupação do seu território, e com crescimento da região, avulta a preocupação do desenvolvimento desordenado. Esse conjunto de fatores, somado ao nítido menoscabo da edibilidade, revela a urgência do caso, o que autoriza e recomenda a imposição de medida coativa para o cumprimento da decisão, que poderá ser alterada se houver mudança da condição fática.

Por fim, registre-se que a hipótese dos autos é de claro controle de legalidade, e não se está incursionando no mérito administrativo. A parcela de liberdade conferida ao administrador obrigatoriamente tem parâmetros a serem seguidos, e de forma peremptória, a lei 12.587/2012 (LGL/2012/6) consigna uma imposição, e não mera faculdade.

EMENTA STF - AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. OBRAS DE INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA. ANÁLISE DE LEGISLAÇÃO INFRACONSTITUCIONAL LOCAL. SÚMULA 280. SUPOSTA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA RESERVA DO POSSÍVEL. IMPROCEDÊNCIA. PRECEDENTES

STF - AgRg em RE com Ag 1.269.451 - 2.^a Turma - j. 15/9/2021 – Rel. Min Luiz Edson Fachin –Agte: Município de Porto Alegre. Agco: Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul DJe 23/9/2021 - Área do Direito: Ambiental Decisão: A Turma, por unanimidade, negou provimento ao agravo regimental. Segunda Turma, Sessão Virtual de 3.9.2021 a 14.9.2021. Composição: Ministros Nunes Marques (Presidente), Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski e Edson Fachin.

STF ARE 903241 AgR Ementa: AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. INTERPOSIÇÃO EM 10.4.2017. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL. EFETIVAÇÃO DE NORMA CRIADORA DE PARQUE ECOLÓGICO. CONSERVAÇÃO E FISCALIZAÇÃO. SEPARAÇÃO DE PODERES. INEXISTÊNCIA DE OFENSA. 1. **É firme o entendimento deste Tribunal de que o Poder Judiciário pode, sem que fique configurada violação ao princípio da separação dos Poderes, determinar a implementação de políticas públicas nas questões referentes à preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado para a atual geração, bem como para as futuras gerações.** 2. Agravo regimental a que se nega provimento,



com previsão de aplicação da multa prevista no art. 1.021, § 4º, do CPC. Inaplicável o artigo 85, § 11, CPC, por se tratar de recurso oriundo de ação civil pública.

(ARE 903241 AgR / DF - DISTRITO FEDERAL AG.REG. NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO Relator(a): Min. EDSON FACHIN Julgamento: 22/06/2018 Órgão Julgador: Segunda Turma)

Destarte, é possível exigir judicialmente que o Município de _____, atenda o dever legal de elaborar o plano municipal de mobilidade e institua uma política pública de mobilidade urbana, como forma de assegurar as funções sociais da cidade, o bem estar de seus habitantes e o mínimo existencial socioambiental. Assim, não é permitido ao Estado, em qualquer das esferas federativas, omitir-se de atuar em prol da efetivação desses direitos, de modo que a abstenção em atender aos comandos constitucionais e legais pode ser controlada e corrigida mediante atuação judicial.

5. DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA

O artigo 6º, VII do Código de Defesa do Consumidor prevê a inversão do ônus da prova quando o autor for hipossuficiente ou for verossímil a alegação.

Doutro lado, a verossimilhança das alegações na ação civil pública em defesa do meio ambiente repercute o princípio da precaução, de modo que basta a probabilidade da ocorrência do fato causador do dano ambiental, e não a certeza deste, para assegurar a prevenção e a reparação do dano ambiental, conforme, leciona Álvaro Luiz Valery Mirra:

Assim, o princípio da precaução tem também essa outra relevantíssima consequência na esfera judicial: acarretar a *inversão do ônus da prova*, impondo ao degradador o encargo de provar, sem sombra de dúvida, que a sua atividade questionada não é efetiva ou potencialmente degradadora da qualidade ambiental. Do contrário, a conclusão será no sentido de considerar caracterizada a degradação ambiental.³⁸

No caso em tela, a inércia na realização de um plano de mobilidade urbana, provocando prejuízos à ordem urbanística, e atingindo o direito dos moradores à qualidade de vida no meio ambiente urbano, foi devidamente demonstrada em documentos inseridos no inquérito civil público. Deste modo, imperioso a declaração de inversão de ônus da prova, de modo que caberá ao acionado, a desconstrução dos fatos

38

Ação Civil Pública e a Reparação do Dano ao Meio ambiente, 2ª ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2004, p. 268



e provas indicados e alegados na inicial. Nesse sentido vale finalizar citando salutar acórdão do TJMS:

E M E N T A – AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA – AMBIENTAL – PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO - POSSIBILIDADE. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. É possível a inversão do ônus da prova, com fulcro no art. 373, § 1º, do NCPC, quando impossível ou dificultosa a produção da prova pelo requerente. **Na hipótese, compete ao Município comprovar a revisão do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana – PMTMU. (TJMS. Agravo de Instrumento n. 1405001-44.2018.8.12.0000, Campo Grande, 4ª Câmara Cível, Relator (a): Des. Odemilson Roberto Castro Fassa, j: 20/08/2018, p: 21/08/2018)**

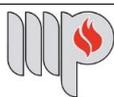
6. DA TUTELA DE URGÊNCIA CAUTELAR – MEDIDAS LIMINARES

A lei 7347/85, admite a concessão de medida liminar sem oitiva da parte contrária no artigo 12, desde que presentes o *fumus bonis iuris* e o *periculum in mora*. A norma da Lei da Ação Civil Pública foi reafirmada no parágrafo 3º do artigo 84 da lei nº 8078/90, o Código de Defesa do Consumidor, aplicável à tutela de direitos e interesse difusos em face da extensão prevista no artigo 21 da LACP.

O novo código de processo civil, lei nº 13.502/2015, estabelece, no artigo 294, a possibilidade da concessão de tutela provisória de urgência englobando a tutela cautelar e a tutela antecipada ou satisfativa, previstas no código de 1973. Quer tenha caráter de antecipação de tutela ou de cautelar assecuratória do direito a ser demandado, a tutela de urgência somente será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo nos termos do artigo 300. Grosso modo, a probabilidade do direito representa o antigo *fumus bonis iuris* e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo substitui o *periculum in mora*.

No caso em tela a **probabilidade do direito (fumus boni iuris)** está demonstrada nas provas carreadas no inquérito civil, em cotejo com a análise da legislação realizada na petição inicial, sendo claro a presença do bom direito, assegurado na Constituição Federal e na legislação ambiental, em especial na lei nº 12.587/2012.

De outro lado, o **perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, (periculum in mora)** decorre do perigo iminente causado prejuízos à ordem urbanística, e atingindo o direito dos moradores à qualidade de vida no meio ambiente urbano, foi devidamente demonstrada em documentos inseridos no inquérito civil público, não



podendo o Poder Judiciário, omitir-se na função asseguradora dos direitos fundamentais ceifando a ilegalidade administrativa.

7. DOS PEDIDOS:

7.1 PEDIDOS LIMINARES

Requer o Ministério Público, mediante tutela de urgência, sem oitiva da parte contrária, o deferimento de liminar com a imposição ao município de _____ - Ba das **obrigações de fazer a seguir indicadas**, acompanhadas **da fixação de multa diária equivalente a R\$ 1.000,00 (mil reais) em caso de descumprimento**, assegurando a eficácia da decisão judicial, conforme arts. 11 e 12 § 2º da Lei nº 7.347/85, além de imputação de crime de desobediência a quem der causa a eventual descumprimento da decisão liminar, **consistentes em:**

7.1.1) Elaborar e apresentar, no prazo de 180 (cento e oitenta) o Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art. 5º), objetivos (art.7º), diretrizes (arts. 6º e 8º) e demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei nº 12.587/2012 seus decretos regulamentadores;

7.1.2) Assegurar no plano de trabalho, a participação popular na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com os instrumentos previstos no artigo 15 da lei nº 12.587/2012, em especial através de audiências e consultas públicas;

7.1.3) Suspender TODA e QUALQUER nova contratação e/ou processo licitatório, bem como a suspensão de contratos que ainda não tenham iniciado a execução, para realização de obras públicas ou qualquer outra obra pública de iniciativa própria relacionada à mobilidade urbana (exemplos: pavimentação de vias, contratação/reforma de passeios, obras no trânsito, pontos de ônibus etc., alteração de circulação de veículos), cujo planejamento das obras urbanísticas deveriam cumprir as balizas do Plano de Mobilidade Urbana de XXXXXXXXXXXXXXX;

7.2 PEDIDOS DEFINITIVOS - MÉRITO

7.2.1-)A citação do réu para, querendo, contestar a presente ação, no prazo legal,



arcando, caso contrário, com a declaração da revelia;

7.2.2-) A inversão do ônus da prova, sem embargo da produção de prova documental, incluindo-se o acatamento do inquérito civil público, _____, em anexo, prova testemunhal, prova pericial, bem como a realização de todas os tipos de provas permitidas em direito;

7.2.3-) O **juízo procedente do pedido, confirmando a liminar** para, acompanhada da fixação de multa diária equivalente a **R\$ 1.000,00 (mil reais)** em caso de descumprimento, assegurando a eficácia da decisão judicial, nos termos dos arts. 11 e 12, § 2º, da Lei nº 7.347/85, além de imputação de crime de desobediência à ordem judicial a quem der causa a eventual descumprimento da decisão liminar, **impor, de modo definitivo** ao município de _____-Ba **obrigações de fazer** já determinadas de modo liminar. nos termos acima, consistentes em:

- Elaborar e apresentar, no prazo de 180 (cento e oitenta) o Plano de Mobilidade Urbana, que contemple os princípios (art. 5º), objetivos (art. 7º), diretrizes (arts. 6º e 8º) e demais requisitos previstos no artigo 24, caput na lei 12.587/2012 seu decretos regulamentadores;
- Assegurar no plano de trabalho, a participação popular na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, de acordo com os instrumentos previstos no artigo 15 da lei nº 12.587/2012, em especial através de audiências e consultas públicas;
- Suspender TODA e QUALQUER nova contratação e/ou processo licitatório, bem como a suspensão de contratos que ainda não tenham iniciado a execução, para realização de obras públicas ou qualquer outra obra pública de iniciativa própria relacionada à mobilidade urbana (exemplos: pavimentação de vias, contratação/reforma de passeios, obras no trânsito, pontos de ônibus etc., alteração de circulação de veículos), cujo planejamento das obras urbanísticas deveriam cumprir as balizas do Plano de Mobilidade Urbana de XXXXXXXXXXXXXXX;

7.2.4) O juízo procedente do pedido, para impor, de modo definitivo ao município de _____-Ba **obrigação de fazer** já determinadas fazer consistente em inserir no orçamento do ano de 20__ e seguintes, recursos financeiros para a execução e implementação das ações contidas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em respeito a Lei orçamentária Anual e Plano Plurianual;



7.2.5) Dispensa de pagamento das custas processuais iniciais, vez que se trata de ação proposta pelo Ministério Público.

Dá-se à causa o valor de R\$ _____ (_____) para efeitos meramente fiscais.

_____ -Ba, _____.

Promotor/a de Justiça



4.21. AÇÃO CIVIL PÚBLICA – Modelo III - Mobilidade Urbana, Microacessibilidade e Acessibilidade das unidades escolares

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA FAZENDA PÚBLICA COMARCA DE _____/BA:

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA**, por seu Promotor/a de Justiça infra-firmado, vem perante Vossa Excelência, lastreado no Inquérito Civil nº xxxxxxxxxxxx, nos termos do art. 129, III, da Constituição Federal, da Lei 7.347/85, do art. 25, IV, “a”, da Lei n.º 8.625/93, e do art.72, IV, “b”, da Lei Complementar Estadual 11/96 e com fundamento nas leis 11.445/07 e 12.305/2010 e nos artigos. 23, 37 e 225 da Carta Maior propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM DEFESA DO MEIO AMBIENTE URBANO E DA ACESSIBILIDADE, COM PEDIDOS LIMINARES em face de:

MUNICÍPIO DE _____-BA, pessoa jurídica de direito público interno, com sede na _____, CNPJ nº _____, representado pela Prefeito/a Municipal _____, pelas razões fáticas e jurídicas a seguir elencadas:

I- DOS FATOS

O Ministério Público instaurou o inquérito civil público nº _____ visando verificar se o município de _____ atende as determinações da lei nº 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como da lei



nº 13.0005/2014, que institui o Plano Nacional de Educação e da lei nº 10.098/2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

O inquérito civil público foi precedido de procedimento preparatório, em que foram requisitadas informações relacionadas a existência de Plano Municipal de Mobilidade Urbana no município, bem como da existência de projetos arquitetônicos das unidades escolares, que demonstrem as condições de acessibilidade, microacessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, especialmente do público usuário.

Na resposta, realizada através do ofício _____, com data de _____ a prefeitura municipal de _____-Ba, respondeu afirmando que **não possui** Plano Municipal de Mobilidade Urbana ou Plano Diretor de Desenvolvimento urbano que integre a questão da mobilidade no município (doc. anexo).

O Ministério Público instou a CEAT – Central de Apoio Técnico para realizar vistoria nas unidades escolares identificadas, buscando responder a quesitação seguinte:

I Conforme conceitos da NBR 9050 de 2020 é possível diagnosticar a existência de rota acessível entre os ambientes de uso comum e de uso público?

II Conforme conceito da Lei 13.146 de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência - é possível diagnosticar alguma barreira à acessibilidade plena nos ambientes de uso comum e público?

III Existem outros fatores técnicos possíveis de serem diagnosticados, cujas correções são necessárias para possibilitar a acessibilidade em seu conceito mais amplo?

Na conclusão do laudo técnico da CEAT, afirma-se que as unidades escolares do Município de _____-BA, não possuem estrutura e infraestrutura adequadas a Política Nacional de Mobilidade Urbana;

O Ministério Público expediu Recomendação nº _____, recomendando:

1. a adequação de todas as escolas às regras de projeto técnico atualizado, a cada 03 anos, e em nível executivo (com RRT e ART), bem como Plano de Manutenção, prevenção e combate a incêndio e pânico, devendo apresentar Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) ou documento similar emitido por município, visando instruir os processos administrativos de acordo com a Lei Federal 13.146/2015 e Normas da ABNT.
2. a adequação das vias e calçadas, especialmente as localizadas no entorno das



unidades escolares, quanto a presença de mobiliário urbano e vegetação, pisos nivelados, sem trepidação e em bom estado de conservação, permitindo a mobilidade para todos os usuários, conforme a NBR 9050.

Por fim, ouvido em termo de declarações, o secretário municipal de meio ambiente e transporte confirma a inexistência de planos municipais de mobilidade urbana, relatando a adoção de medidas paliativas e ações iniciais adotadas pelo Município para atendimento as normas de acessibilidade e regularização das escolas, sinalização de trânsito e calçadas no Município.

Portanto, ficou demonstrado que o município de _____ não possui plano municipal de mobilidade urbana, sem qualquer expectativa de modificação, sendo necessário recorrer ao Poder Judiciário para impedir a continuidade do não atendimento a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em seus princípios, diretrizes e prazos estabelecidos, em conformidade com os artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

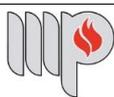
II- DO DIREITO

Conforme a seguir examinado, o Município de _____-Ba não atendeu ao dever constitucional de proteção ao meio ambiente, nem às obrigações da legislação relacionada a mobilidade e acessibilidade, praticando atos ilegais omissivos e comissivos.

1. DO DEVER LEGAL DO MUNICÍPIO DE _____-Ba DE GARANTIR O DIREITO AO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO ATUANDO NO ÂMBITO DA COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL COMUM

A Constituição Federal, no seu artigo 225, assegura, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado impondo ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Em análise aprofundada Sarlet e Fensterseifer (2013) estabelecem o “esverdear” do direito constitucional, decorrente do surgimento do movimento ambientalista com a conseqüente legitimação político-comunitária do constitucionalismo ambiental, implicando na adoção de um antropocentrismo jurídico ecológico tendo os citados doutrinadores afirmado que *“nessa perspectiva, se considerarmos os novos valores impulsionados pelas*



relações sociais contemporâneas, especialmente a partir da década de 1970, tem-se hoje a presença marcante da defesa ecológica e da melhoria da qualidade de vida, como decorrência da atual crise ambiental”³⁹

Deste modo, a Constituição Federal de 1988 consagra uma visão holística da proteção ambiental com total mudança de paradigma, de tal forma que é possível falar em uma nova ordem constitucional, que institui um Estado de Direito Ambiental ou Socioambiental direcionando a atuação de todo órgão estatal para garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é essencial à sadia qualidade de vida (art. 225, C.F./88). O Direito Urbano integra o conceito macro de meio ambiente, que compreende o meio ambiente natural, artificial e cultural, sendo: a) Meio Ambiente Natural – solo, atmosfera, água e toda forma de vida; b) Meio Ambiente Artificial – espaço urbano construído; c) Meio Ambiente Cultural – interação do homem ao ambiente (urbanismo, zoneamento, paisagismo, monumentos históricos etc.). A Constituição Federal de 1988 e a Lei nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade, reconhecem a existência do direito à cidade sustentável, a partir do cumprimento da função social como forma de garantir a realização plena da dignidade da pessoa humana, por meio da execução de uma política de desenvolvimento urbano pelos municípios, garantida a participação da sociedade em sua gestão.

Em 2012, foi editada a Lei nº 12.587 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a partir das condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Art. 4º, II, PNMU).

De outro lado, o conceito de poder público envolve todas as esferas político-administrativas do Estado Brasileiro, sendo óbvio, que os municípios devem atuar para garantir um meio ambiente hígido para a população. Neste sentido a lição de Silva(2) (2007, p. 75)

Poder Público é expressão genérica que se refere a todas as entidades territoriais públicas, pois uma das características do Estado Federal, como o nosso, consiste precisamente em distribuir o Poder Público por todas as entidades autônomas que o

³⁹ SARLET, Ingo Wolfgang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental:** Constituição, Direito Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p.



compõem, para que cada qual o exerça nos limites das competências que lhe foram outorgadas pela Constituição.⁴⁰

Tal constatação fica ainda mais evidente em face do comando constitucional que insere a proteção ambiental na esfera de competência administrativa comum, conforme previsão do art. 23, incisos III, IV, VI, VII e XI da CF⁴¹

Portanto, o estabelecimento de um Estado de Direito Ambiental (ou socioambiental) também impõe uma diretriz para o Município de _____-Ba que, representado por seus órgãos e servidores públicos municipais, deve atuar norteado pelos princípios e deveres constitucionais ambientais, com a finalidade da construção de um Estado garantidor do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, que assegure qualidade de vida para todos os cidadãos residentes no município.

2. DO DEVER DO MUNICÍPIO DE _____-BA DE INSTITUIR UMA POLÍTICA PÚBLICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO MEDIANTE ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA.

2.1 Ademais, para que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e à saúde pública não representem uma simples quimera é necessário constatar a inexistência de discricionariedade para os entes estatais e os agentes públicos atuarem visando cumprir os deveres constitucionais de proteção ambiental. Neste sentido Sarlet e Fensterseifer (2013p. 192):

No caso especialmente do Poder Executivo, há uma clara limitação ao seu poder-dever de discricionariedade, de modo a restringir a sua margem de liberdade na escolha nas medidas protetivas do ambiente, sempre no intuito de garantir a maior eficácia possível do direito fundamental em questão. Não há uma ‘faculdade’ de natureza discricionária assegurada aos entes estatais para decidir atuar ou não em tais questões, mas sim obrigações e comandos jurídicos que não podem ser descumpridos. Na mesma vereda, Antônio Herman Benjamin identifica a redução da discricionariedade da

40

SILVA, Afonso José, *Direito Ambiental Constitucional*, 6ª ed. 2007, Malheiros Editora - São Paulo

41

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural; VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas; VII - preservar as florestas, a fauna e a flora; XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios



Administração Pública como benefício da ‘constitucionalização’ da tutela ambiental, pois as normas constitucionais impõem e, portanto, vinculam a atuação administrativa no sentido de um permanente dever de levar em conta o meio ambiente e de, direta e positivamente, protegê-lo, bem como exigir o seu respeito pelos demais membros da comunidade estatal. **Em outras palavras, pode-se dizer que não há ‘margem’ para o Estado ‘não atuar’ ou mesmo ‘atuar de forma insuficiente’ (à luz do princípio da proporcionalidade) na proteção do ambiente, pois tal atitude estatal resultaria em prática inconstitucional.** (grifo nosso)

Deste modo, o dever constitucional do município em garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado está atrelado à obrigatoriedade de estabelecer políticas públicas, entre as quais a organização e prestação dos serviços públicos de saneamento básico.

2.2 Nos termos do artigo 30, V da Constituição Federal, cabe ao município organizar a prestação dos serviços públicos de interesse local, que compreende o transporte coletivo e o VIII, no que se refere ao planejamento urbano.⁴²

Importante lembrar que a Emenda Constitucional nº 90/2015 incluiu o transporte enquanto direito fundamental social, artigo 6º, que abrange a obrigação do poder público em garantir condições dignas de circulação e deslocamento para os cidadãos.

De igual modo a Constituição Federal assegura, no art. 205, o direito à educação, impondo ao Estado, englobando todas as esferas políticas administrativas, o dever de assegurar o direito fundamental à educação, sobre o que pode se entender também a garantia do acesso e adequação das estruturas físicas das unidades escolares, sendo óbvio que o município de _____-Ba, deve atuar instituindo políticas públicas nesta direção⁴³.

Ademais, o artigo 182, no capítulo da política urbana, determina que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

⁴² “Art. 30. Compete ao Município :(...) V - organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; VIII – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

⁴³ Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.



2.3 Justamente por esta razão, o legislador federal brasileiro, a par da exigência constitucional da atuação estatal para garantir o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, o direito ao transporte e ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade como forma de garantir o bem estar dos seus habitantes, promulgou a lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A mencionada lei no artigo 4º define mobilidade urbana como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano e acessibilidade como a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.

Na Seção II, apresenta os Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre os quais se destacam os princípios (art. 5º) da acessibilidade universal (I), desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (II), e segurança nos deslocamentos das pessoas (VI) e o objetivo (art. 7º) de proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade (III).

Na mesma esteira, a lei federal nº 13.146/2015, que estabelece o Estatuto da Pessoa com Deficiência, no que se refere à garantia do direito à educação estabelece em seu artigo 28 que “ incumbe ao poder público assegurar, criar, desenvolver, implementar, incentivar, acompanhar e avaliar: (...) II - aprimoramento dos sistemas educacionais, visando a garantir condições de acesso, permanência, participação e aprendizagem, por meio da oferta de serviços e de recursos de acessibilidade que eliminem as barreiras e promovam a inclusão plena; (...) V - adoção de medidas individualizadas e coletivas em ambientes que maximizem o desenvolvimento acadêmico e social dos estudantes com deficiência, favorecendo o acesso, a permanência, a participação e a aprendizagem em instituições de ensino; (...) XVI - acessibilidade para todos os estudantes, trabalhadores da educação e demais integrantes da comunidade escolar às edificações, aos ambientes e às atividades concernentes a todas as modalidades, etapas e níveis de ensino.

A lei nº 10.098/2000 estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, no seu artigo 3º determina que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com



mobilidade reduzida e que o passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação.

A jurisprudência do STF vai confirmar a competência municipal para execução das medidas necessárias para a implementação de medidas que visam cumprir com a garantia do direito a mobilidade e acessibilidade universal:

EMENTA DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PESSOAS PORTADORAS DE NECESSIDADES ESPECIAIS. MOBILIDADE REDUZIDA. ACESSO À ESCOLA PÚBLICA. EXECUÇÃO DAS ADAPTAÇÕES NECESSÁRIAS. IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS. INEXISTÊNCIA DE OFENSA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DOS PODERES. CONSONÂNCIA DA DECISÃO RECORRIDA COM A JURISPRUDÊNCIA CRISTALIZADA NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO QUE NÃO MERECE TRÂNSITO. APLICAÇÃO DA SISTEMÁTICA DA REPERCUSSÃO GERAL. INADEQUAÇÃO. ACÓRDÃO RECORRIDO PUBLICADO EM 28.7.2014. 1. O entendimento adotado pela Corte de origem, nos moldes do assinalado na decisão agravada, não diverge da jurisprudência firmada no âmbito deste Supremo Tribunal Federal. 2. As razões do agravo regimental não se mostram aptas a infirmar os fundamentos que lastrearam a decisão agravada. 3. Agravo regimental conhecido e não provido. (ARE 891418 AgR, Órgão julgador: Primeira Turma, Relator(a): Min. ROSA WEBER, Julgamento: 30/06/2015, Publicação: 13/08/2015).

Entendidos esses conceitos, considera-se que as demandas de acessibilidade existem como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade em todos os ambientes construídos (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na lei federal 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). posteriormente reforçadas pela Lei Federal 13.425/2017 (sobre medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público).

Assim, fica demonstrada a obrigação do Município de elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nos prazos previstos no artigo 24 § 4º da lei nº 12.587/2012, respeitada a participação da sociedade civil, bem como a responsabilidade de assegurar mobilidade, acessibilidade, segurança e integridade física da comunidade escolar, no trajeto para as escolas e colégios.

3. DA ILEGALIDADE CONSISTENTE NA CONDUTA DO MUNICÍPIO DE _____ MANTER UNIDADES ESCOLARES EM DESCONFORMIDADE COM AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE E MICROACESSIBILIDADE



3.1 Não existe dúvida quanto à responsabilidade municipal relacionada planejamento municipal da mobilidade e acessibilidade urbana do Município de _____, conforme ditames da Lei nº 12.587/2012:

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

- I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

Importante salientar que as demandas de acessibilidade devem ser entendidas como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade em todos os ambientes construídos (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na lei federal nº 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). posteriormente reforçadas pela lei Federal nº 13.425/2017 (sobre medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público).

É também obrigação do Município de disponibilizar projeto técnico atualizado, a cada 03 anos, e em nível executivo (com RRT e ART), Plano de Manutenção, visando instruir os processos administrativos, de acordo com a lei federal nº 13.146/2015 e Normas da ABNT, bem como Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros(AVCB) ou documento similar emitido por município.

O Código de Trânsito Brasileiro, artigo 24 dispõe competir aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; (...) V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;(...)
- XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (...)XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Com efeito, para adequação das unidades escolares, bem como o seu entorno sobre a acessibilidade, microacessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, especialmente do público



usuário, é necessário que o Município de _____ adote as medidas legais cabíveis, para regularizar e adequar o transporte escolar municipal, atendendo às condições de acessibilidade e mobilidade.

3.2 A legislação vai além. Fixa um prazo **peremptório** para os municípios elaborarem os planos municipais de mobilidade urbana, nos termos do artigo 24:

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

Deste modo, o termo final do prazo ocorreu em **12 de abril de 2023**. Contudo, trata-se de prazo meramente formal, uma vez que a sanção decorrente do não cumprimento incorre na impossibilidade de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana salvo para a elaboração do próprio plano (art. 24, § 8º). A ausência de planejamento e ordenamento da cidade, sobretudo no que tange a mobilidade e a acessibilidade provocam restrição de acesso e perigo a integridade física, incidindo o infrator na tríplex responsabilidade civil, administrativa, criminal, oriunda da Carta Maior, em face da inafastabilidade do controle judicial.

4. DO CONTROLE JUDICIAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS MEDIANTE ELABORAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DOS PLANOS MUNICIPAIS DE MOBILIDADE URBANA VISANDO ASSEGURAR O DIREITO CIDADE AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEL E A ACESSIBILIDADE UNIVERSAL.

4.1 A possibilidade de realização do controle de políticas públicas pelo poder judiciário passou a ser debatido pela jurisprudência e pela doutrina a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. De um lado a visão tradicional afirmando a impossibilidade deste controle em razão da discricionariedade do administrador e, de outro, a percepção da obrigatoriedade de assegurar os direitos fundamentais mediante políticas públicas, em face da força vinculante dos princípios e regras da Constituição Federal.

A nova interpretação constitucionalista assevera que a efetividade da proteção aos direitos fundamentais exige o estabelecimento de políticas públicas. Não basta a simples previsão constitucional, nem a criação de normas jurídicas. É essencial a atuação dos poderes executivo e legislativo, formatando uma política pública



efetiva, como esclarece, Freire Júnior (2005, p. 48): “**Interessante frisar que, em regra, as políticas públicas são os meios necessários para a efetivação dos direitos fundamentais, uma vez que pouco vale o mero reconhecimento formal de direitos se ele não vem acompanhado de instrumentos para efetivá-lo**”.⁴⁴

A partir dessa constatação a doutrina e a jurisprudência passaram admitir a atuação do poder judiciário em caso de **ausência** ou **prestação insuficiente de políticas públicas** que garantam os direitos fundamentais previstos na constituição federal, assegurando o mínimo existencial. Com maestria, Ada Pellegrini Grinover esclarece os fundamentos legais e constitucionais que legitimam o controle judicial de políticas públicas:

- “1. o Poder Judiciário pode exercer o controle das políticas públicas para aferir sua compatibilização com os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil (art. 3º CF);
2. esse controle não fere o princípio da separação dos Poderes, entendido como vedação de interferência recíproca no exercício das funções do Estado;
3. conseqüentemente, o Judiciário pode intervir nas políticas públicas – entendidas como programas e ações do Poder Público objetivando atingir os objetivos fundamentais do Estado – quer para implementá-las, quer para corrigi-las quando equivocadas;
4. há limites postos à intervenção do Judiciário em políticas públicas. Tais limites são: *i.* a restrição à garantia do mínimo existencial; *ii.* a razoabilidade da pretensão individual/social deduzida em face do Poder Público e a irrazoabilidade da escolha do agente público; *iii.* a reserva do possível;
5. a estrita observância desses limites, assim como o correto entendimento do que sejam políticas públicas, é necessária e suficiente para coibir os excessos do Poder Judiciário;
6. para fazer face ao descumprimento da ordem ou decisão judicial pelo Poder Público, sem embargo da aplicação de *astreintes* – pouco adequadas quando se trata da Fazenda Pública –, as sanções mais eficazes são a responsabilização por improbidade administrativa e a intervenção federal ou estadual no estado ou município; e, em âmbito mais limitado, a imputação ao prefeito municipal o crime de responsabilidade;
7. todas as espécies de ações – coletivas, individuais com efeitos coletivos, ou meramente individuais – são idôneas a provocar o controle e a eventual intervenção do Judiciário nas políticas públicas.”⁴⁵

4.2 De outro lado, inexistente dúvida que o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado constitui um direito fundamental de terceira geração, sendo a sua proteção indispensável à vida e à dignidade das pessoas, conforme afirmando pelo STF e STJ. Ademais, é também, evidente que o planejamento urbano, incluindo as funções sociais da cidade, o direito ao transporte e acessibilidade universal, integram o mínimo existencial

⁴⁴ FREIRE JÚNIOR, Américo Bedê. **O controle judicial de políticas públicas**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

⁴⁵ GRINOVER, pp. 35-36) (grifos e negritos acrescidos) <https://www.conjur.com.br/2009-mai-08/judiciario-intervir-executivo-controlar-politicas-publicas>



sendo possível o controle de políticas públicas relacionado ao tema, conforme Ingo W.Sarlet e Tiago Fensterseifer (2013 p 134/135):

A partir da compreensão do direito ao saneamento básico como direito fundamental e mesmo como conteúdo integrante do mínimo existencial, os nossos Tribunais passaram a atuar no campo do controle de políticas públicas em matéria de saneamento básico. Nesse sentido, a 1ª Turma do STJ, no julgamento do REsp 575.998, de relatoria do Min. Luiz Fux, em sede Ação Civil Pública manifestou-se sobre a possibilidade de controle judicial da prestação descontinuada de coleta de lixo (serviço essencial) levada a cabo pela Administração. No julgado entendeu-se que tal omissão administrativa acarretou prejuízo ao direito fundamental à saúde, ao ambiente e à dignidade humana, bem como que “não há discricionariedade do administrador frente aos direitos consagrados constitucionalmente”, sendo portanto possível o controle judicial da discricionariedade administrativa em face do descumprimento de um dever de proteção do Estado estampado na CF88.⁴⁶

4.3 Deste modo, a previsão legal de uma política pública de mobilidade urbana representa o passo inicial para que o direito fundamental ao meio ambiente possa ser concretizado. Entretanto, para que as normas de proteção ambiental tenham eficácia e sejam deslocadas da esfera formal do dever-ser para a esfera real, da existência factual, é necessário que sejam efetivamente definidas e implementadas políticas públicas, sendo possível a intervenção do judiciário em caso de inércia ou deficiência, conforme constatam André Karan Trindade e Antônio Trevisan Fregapane:

Observa-se, assim, que o problema relativo à ineficácia dos direitos e dos deveres socioambientais não se deve à falta de legislação, mas sim a uma dificuldade de compreensão de sua normatividade vinculante compromissária e dirigente. Isso culmina em um déficit de implementação insistentemente protelatório das promessas ambientais firmadas na Carta de 1988”

Por esta razão, é correto afirmar que, nos casos de saneamento ambiental básico, o juiz, na verdade, não cria a política pública, mas apenas impõe aquela já estabelecida na Constituição e na lei, reajustando, diante da omissão da Administração Pública na prestação desses serviços essenciais, os freios e contrapesos caracterizadores da relação de independência e harmonia entre os poderes republicanos.

⁴⁶ SARLET, Ingo Wolfgang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental**: Constituição, Direito Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p.



Assim, à luz da tese aqui apresentada, toda vez que a Administração Pública atuar de forma insuficiente na esfera ambiental, abstendo-se de adotar um comportamento que lhe é imposto por lei e pela própria Constituição Federal, estará sujeitando sua atuação ao controle e à correção pela via jurisdicional, de maneira que restará autorizado ao Poder Judiciário sanar a inércia administrativa observando os preceitos constitucionais (dirigentes!) ⁴⁷

O artigo 144, § 10, I, da Constituição Federal, ao tratar a segurança pública como dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, dispõe que:

§ 10. **A segurança viária**, exercida para a **preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas** e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que **assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente**;

Importante observar o entendimento trazido pelas cortes superiores a respeito da necessidade de implementação de políticas públicas urbanas para garantia de acesso de outros direitos fundamentais.

Ementa: AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. INTERPOSIÇÃO EM 14.7.2017. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PESSOAS COM **MOBILIDADE** REDUZIDA. ACESSO À ESCOLA PÚBLICA. NECESSIDADE DE ADAPTAÇÕES NO AMBIENTE ESCOLAR. PREVISÃO EM LEGISLAÇÃO ESTADUAL (LEI 11.666/1994). OBRIGAÇÃO DE FAZER. SEPARAÇÃO DE PODERES. INEXISTÊNCIA DE OFENSA. 1. **É firme o entendimento deste Tribunal de que o Poder Judiciário pode, sem que fique configurada violação ao princípio da separação de Poderes, determinar a implementação de políticas públicas assecuratórias de direitos constitucionalmente reconhecidos como essenciais.** 2. Agravo regimental a que se nega provimento, com previsão de aplicação da multa prevista no art. 1.021, § 4º, do CPC. Inaplicável o artigo 85, § 11, CPC, por se tratar de recurso oriundo de ação civil pública. (ARE 1045038 AgR, Órgão julgador: Segunda Turma, Relator(a): Min. EDSON FACHIN, Julgamento: 10/08/2018, Publicação: 21/08/2018) CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA. USUÁRIO DE CADEIRA DE RODAS. **FALHA NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS. EVENTO. FALTA DE ACESSIBILIDADE.** FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. INEXISTÊNCIA. JULGAMENTO: CPC/2015.

1. Ação ajuizada em 19/11/2018, da qual foi extraído o presente recurso especial interposto em 12/03/2020 e concluso ao gabinete em 09/12/2020.

2. O propósito recursal é definir se, na hipótese, está caracterizado fato exclusivo de terceiro apto a ilidir a responsabilidade da recorrente pelos danos morais

⁴⁷ TRINDADE, André Karam, FREGAPANE, Antônio Trevisan. **O Papel da jurisdição no constitucionalismo ecológico-dirigente**, *Revista de Direito Ambiental*, São Paulo ano 20 n° 77, p. 17-55 jan/mar, 2015 p. 23)



vivenciados pelo recorrido.

3. A Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência alçou a acessibilidade a princípio geral a ser observado pelos Estados Partes, atribuindo-lhe, também, o caráter de direito humano fundamental, sempre alinhado à visão de que a deficiência não é problema na pessoa a ser curado, mas um problema na sociedade, que impõe barreiras que limitam ou até mesmo impedem o pleno desempenho dos papéis sociais.

4. A **Lei 13.146/2015** define a acessibilidade como "possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida" (art. 3º, I). E mais, dispõe expressamente tratar-se a acessibilidade um direito da pessoa com deficiência, que visa garantir ao indivíduo "viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social" (art. 53).

5. Para o surgimento do dever de indenizar, é indispensável que haja um liame de causalidade entre a conduta do agente e o resultado danoso. Nessa linha, caso verificado o fato exclusivo de terceiro, haverá o rompimento do nexo causal entre o prejuízo e aquele a quem se atribui a autoria (art. 14, § 3º, II, do CDC). Mas, para a aplicação dessa excludente de responsabilidade, o terceiro não pode guardar relação com o fornecedor. Ou seja, o conceito de terceiro restringe-se às pessoas que não integram a cadeia de consumo.

6. Na hipótese, o recorrido adquiriu ingressos para assistir ao show do camarote premium. Embora esse espaço, em específico, tenha sido explorado por empresas estranhas à lide, tal circunstância não se caracteriza como fato exclusivo de terceiro. Isso porque, a recorrente e as demais empresas que atuaram na organização e administração da festividade e da estrutura do local integram a mesma cadeia de fornecimento e, portanto, são solidariamente responsáveis pelos danos suportados pelo recorrido em virtude das falhas na prestação dos serviços.

7. É dever de todos os fornecedores da cadeia de consumo zelar pela disponibilização de condições adequadas de acesso aos eventos, a fim de permitir a participação, sem percalços, do público em geral, inclusive dos deficientes físicos. É a sociedade quem deve se adaptar, eliminando as barreiras físicas, de modo a permitir a integração das pessoas com deficiência ao seio comunitário.

8. Recurso especial conhecido e desprovido.

(REsp 1912548/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 04/05/2021, DJe 07/05/2021)

Destarte, é possível exigir judicialmente do Município de _____-Ba, a adoção de políticas públicas de planejamento urbano, especialmente no que se refere ao acesso as unidades escolares, atendendo ao direito à educação e a acessibilidade universal, como forma de assegurar as funções sociais da cidade e o bem estar de seus habitantes, não sendo possível ao Estado, em qualquer das esferas federativas, omitir-se de agir em prol da efetivação desses direitos, de modo que a abstenção em atender aos comandos constitucionais e legais pode ser controlada e corrigida mediante atuação judicial.



5. DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA

O artigo 6º, VII do Código de Defesa do Consumidor prevê a inversão do ônus da prova quando o autor for hipossuficiente ou for verossímil a alegação.

Doutro lado, a verossimilhança das alegações na ação civil pública em defesa do meio ambiente repercute o princípio da precaução, de modo que basta a probabilidade da ocorrência do fato causador do dano ambiental, e não a certeza deste, para assegurar a prevenção e a reparação do dano ambiental, conforme, leciona Álvaro Luiz Valery Mirra: Assim, o princípio da precaução tem também essa outra relevantíssima consequência na esfera judicial: acarretar a *inversão do ônus da prova*, impondo ao degradador o encargo de provar, sem sombra de dúvida, que a sua atividade questionada não é efetiva ou potencialmente degradadora da qualidade ambiental. Do contrário, a conclusão será no sentido de considerar caracterizada a degradação ambiental.⁴⁸

No caso em tela, a ocorrência de poluição, provocando impacto ao meio ambiente e à saúde pública, foi devidamente demonstrada em documentos inseridos no inquérito civil público em anexo, inclusive as informações realizadas pelo órgão ambiental estadual. Deste modo, imperioso a declaração de inversão de ônus da prova, de modo que caberá aos acionados, a desconstrução dos fatos e provas indicados e alegados na inicial.

6. DA TUTELA DE URGÊNCIA CAUTELAR – MEDIDAS LIMINARES

A lei nº7347/85, admite a concessão de medida liminar sem oitiva da parte contrária no artigo 12, desde que presentes o *fumus bonis iuris* e o *periculum in mora*. A norma da Lei da Ação Civil Pública foi reafirmada no parágrafo 3º do artigo 84 da lei 8078/90, o Código de Defesa do Consumidor, aplicável à tutela de direitos e interesse difusos em face da extensão prevista no artigo 21 da LACP.

O novo código de processo civil, lei nº 13.502/2015, estabelece, no artigo 294, a possibilidade da concessão de tutela provisória de urgência englobando a tutela cautelar e tutela antecipada ou satisfativa, previstas no código de 1973. Quer tenha caráter de

⁴⁸

Ação Civil Pública e a Reparação do Dano ao Meio ambiente, 2ª ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2004, p. 268



antecipação de tutela ou de cautelar assecuratória do direito a ser demandado, a tutela de urgência somente será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo nos termos do artigo 300. Grosso modo, a probabilidade do direito representa o antigo *fumus bonis iuris* e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo substitui o *periculum in mora*.

No caso em tela a **probabilidade do direito (fumus boni iuris)** está demonstrada nas provas carreadas no inquérito civil, em cotejo com a análise da legislação realizada na petição inicial, sendo claro a presença do bom direito, assegurado na Constituição Federal e na legislação ambiental, em especial nas leis nº 11.445/2007 e nº 12.305/2010.

De outro lado, o **perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, (periculum in mora)** decorre do perigo iminente causado a população infanto-juvenil, destinatária principal dos direitos aqui defendidos, não podendo o Poder Judiciário, omitir-se na função asseguradora dos direitos fundamentais ceifando a ilegalidade administrativa.

7. DOS PEDIDOS:

7.1 PEDIDOS LIMINARES

Requer o Ministério Público, mediante tutela de urgência, sem oitiva da parte contrária, o deferimento de liminar com a imposição ao município de _____ - Ba das **obrigações de fazer a seguir indicadas**, acompanhadas **da fixação de multa diária equivalente a R\$ 1.000,00 (mil reais) em caso de descumprimento**, assegurando a eficácia da decisão judicial, conforme arts. 11 e 12 § 2º da Lei 7.347/85, além de imputação de crime de desobediência a quem der causa a eventual descumprimento da decisão liminar, **consistentes em:**

7.1.1) Iniciar, no prazo de **30 (trinta) dias** a elaboração do plano municipal de mobilidade urbanas, com os requisitos mínimos previstos nas leis nºs 112.587/2012, 10.098/2000 e 13.146/2015 e seus decretos regulamentadores, e ABNT NBR 9050/2015, com o prazo máximo de conclusão de **12 (doze) meses;**

7.1.2) Realizar, no prazo de **06 (seis) meses** as ações administrativas abaixo indicadas, sem prejuízo das demais medidas eventualmente previstas no futuro PMMU:



7.1.2.1-) Exigir das unidades escolares existentes no Município que apresente projeto que identifique a especificação dos materiais de construção; detalhe as concepções construtivas (rampas, guarda-corpo, instalações dos banheiros), dentre outras informações.;

7.1.2.2) Apresentar projeto e cronograma físico financeiro para a realização das obras necessárias;

7.1.2.3) Apresentar projeto técnico atualizado, a cada 03 anos, e em nível executivo (com RRT e ART), Plano de Manutenção, visando instruir os processos administrativos, de acordo com a lei federal nº 13.146/2015 e Normas da ABNT, bem como Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros(AVCB) ou documento similar emitido por município;

7.1.2.4) Adequação das vias e calçadas, especialmente as localizadas no entorno das unidades escolares, quanto a presença de mobiliário urbano e vegetação, pisos nivelados, sem trepidação e em bom estado de conservação, permitindo a mobilidade para todos os usuários. Também a separação entre circulação de pedestres e veículos através de níveis e balizadores, e a presença de faixa elevada para travessia faixas diferenciadas para trânsito de bicicletas, patinetes, patins e skates (ciclo faixa), buscando evitar a presença de barreiras e obstáculos nos passeios, bem como a ausência de sinalização para travessia de pedestres e de desnível entre a via veicular e a ciclo faixa que pode gerar insegurança para o trânsito de seus usuários;

7.2 PEDIDOS DEFINITIVOS - MÉRITO

7.2.1-) A citação dos réu para, querendo, contestar a presente ação, no prazo legal, arcando, caso contrário, com a declaração da revelia.

7.2.2-) A inversão do ônus da prova, sem embargo da produção de prova documental, incluindo-se o acatamento do inquérito civil público, _____, em anexo, prova testemunhal, prova pericial, bem como a realização de todas os tipos de provas permitidas em direito;

7.2.3-) **O julgamento procedente do pedido, confirmando a liminar** para, acompanhada da fixação de multa diária equivalente a **R\$ 1.000,00 (mil reais)** em caso de descumprimento, assegurando a eficácia da decisão judicial, nos termos dos arts. 11 e 12, § 2º, da Lei 7.347/85, além de imputação de crime de desobediência à ordem judicial



a quem der causa a eventual descumprimento da decisão liminar, **impor, de modo definitivo** ao município de _____-Ba **obrigações de fazer** consistentes previstas no item acima **7**;

7.2.5) Dispensa de pagamento das custas processuais iniciais, vez que se trata de ação proposta pelo Ministério Público.

Dá-se à causa o valor de R\$ _____ (_____) para efeitos meramente fiscais.

_____-Ba, _____.

Promotor/a de Justiça



4.22. Ofício para CEAT/CEAMA – Solicitação de vistoria

Município de _____ de _____ de 20__.

Referência: Inquérito Civil nº 003.9._____/20__

Excelentíssimo/a Sr/a. Dr/a.

Coordenador/a da CEAT

Prezado/a Coordenador/a,

Cumprimentando-o/a cordialmente, sirvo-me do presente para solicitar a Vossa Excelência a designação de Analistas Técnicos desta Central de Apoio Técnico, para realizar inspeção nas unidades escolares do Município de _____ para verificar a adequação das mesmas sobre mobilidade urbana, microacessibilidade e acessibilidade, em conformidade as normas jurídicas e técnicas brasileiras, conforme quesitação a seguir, visando o preenchimento do formulário **em anexo**:

1. Conforme conceitos da NBR 9050 de 2020 é possível diagnosticar a existência de rota acessível entre os ambientes de uso comum e de uso público?
2. Conforme conceito da Lei nº 13.146 de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência - é possível diagnosticar alguma barreira à acessibilidade plena nos ambientes de uso comum e público?
3. Existem outros fatores técnicos possíveis de serem diagnosticados, cujas correções são necessárias para possibilitar a acessibilidade em seu conceito mais amplo?

Aproveito a oportunidade para reiterar protestos de apreço e alta consideração, colocando-me à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Promotor/a de Justiça



5. JURISPRUDÊNCIA

5.1. MOBILIDADE

Ementa: DIREITO ADMINISTRATIVO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. PODER DE POLÍCIA. IMPOSIÇÃO DE MULTA DE TRÂNSITO. GUARDA MUNICIPAL. CONSTITUCIONALIDADE. 1. Poder de polícia não se confunde com segurança pública. O exercício do primeiro não é prerrogativa exclusiva das entidades policiais, a quem a Constituição outorgou, com exclusividade, no art. 144, apenas as funções de promoção da segurança pública. 2. A fiscalização do trânsito, com aplicação das sanções administrativas legalmente previstas, embora possa se dar ostensivamente, constitui mero exercício de poder de polícia, não havendo, portanto, óbice ao seu exercício por entidades não policiais. 3. O Código de Trânsito Brasileiro, observando os parâmetros constitucionais, estabeleceu a competência comum dos entes da federação para o exercício da fiscalização de trânsito. 4. Dentro de sua esfera de atuação, delimitada pelo CTB, os Municípios podem determinar que o poder de polícia que lhe compete seja exercido pela guarda municipal. 5. O art. 144, §8º, da CF, não impede que a guarda municipal exerça funções adicionais à de proteção dos bens, serviços e instalações do Município. Até mesmo instituições policiais podem cumular funções típicas de segurança pública com exercício de poder de polícia. Entendimento que não foi alterado pelo advento da EC nº 82/2014. 6. Desprovimento do recurso extraordinário e fixação, em repercussão geral, da seguinte tese: é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas. (RE 658570 / MG - MINAS GERAIS / RECURSO EXTRAORDINÁRIO / Relator(a): Min. MARCO AURÉLIO / Relator(a) p/ Acórdão: Min. ROBERTO BARROSO / Julgamento: 06/08/2015 Órgão Julgador: Tribunal Pleno).

Ementa: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ART. 39 DA LEI N. 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003 (ESTATUTO DO IDOSO), QUE ASSEGURA GRATUIDADE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS E SEMI-URBANOS AOS QUE TÊM MAIS DE 65 (SESSENTA E CINCO) ANOS. DIREITO CONSTITUCIONAL. NORMA CONSTITUCIONAL DE EFICÁCIA PLENA E APLICABILIDADE IMEDIATO. NORMA LEGAL QUE REPETE A NORMA CONSTITUCIONAL GARANTIDORA DO DIREITO. IMPROCEDÊNCIA DA AÇÃO. 1. O art. 39 da Lei n. 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) apenas repete o que dispõe o § 2º do art. 230 da Constituição do Brasil. A norma constitucional é de eficácia plena e aplicabilidade imediata, pelo que não há eiva de invalidade jurídica na norma legal que repete os seus termos e determina que se concretize o quanto constitucionalmente disposto. 2. Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente. (ADI 3768 / DF - DISTRITO FEDERAL AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Relator(a): Min. CÁRMEN LÚCIA Julgamento: 19/09/2007. Órgão Julgador: Tribunal Pleno)

Ementa: APELAÇÃO CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. OBRIGAÇÃO DE FAZER. IMPLEMENTAÇÃO DE FAIXA AZUL DE CORREDORES EXCLUSIVOS E SEMI-EXCLUSIVOS PARA CIRCULAÇÃO DE COLETIVOS. POLÍTICAS PÚBLICAS. MÉRITO ADMINISTRATIVO. DISCRICIONARIEDADE. INTERFERÊNCIA DO PODER JUDICIÁRIO. DESCABIMENTO. LESÃO A DIREITOS E GARANTIAS CONSTITUCIONAIS. NÃO



OCORRÊNCIA. INADIMPLÊNCIA ESTATAL. NÃO OCORRÊNCIA. EFICIÊNCIA ADMINISTRATIVA. NÃO OCORRÊNCIA DE SATISFAÇÃO COMPLETA DA EFICÁCIA E EFETIVIDADE DA MEDIDA. PLANO DE MOBILIDADE URBANA E PROGRAMA DE APERFEIÇOAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE MANAUS. INSTRUMENTOS TÉCNICOS APRESENTADOS. DECISÃO QUE VISOU A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA. -Não se admite a intromissão do Poder Judiciário nas decisões de políticas públicas de mobilidade urbana, cabendo à Administração Pública optar pela conduta que ofereça melhores condições para o atendimento do interesse público. -A interferência do Poder Judiciário nos atos de políticas públicas é de caráter excepcional, exigindo-se a demonstração cabal de ofensa aos direitos e garantias individuais ou inadimplência de serviços estatais. -No caso, a decisão de implantação de faixa azul de corredores exclusivos e semi-exclusivos para circulação de coletivos é de cunho administrativo discricionário, posto sua natureza de ato político, cuja análise se limite à legalidade do ato. -O Município de Manaus e SMTU apresentaram o Plano de Mobilidade Urbana e o Programa de Aperfeiçoamento do Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Manaus, atendendo, deste modo, ao comando do §4º, do artigo 24, da Lei 12.587/2012. -RECURSO NÃO PROVIDO.

Ementa: RECURSO ESPECIAL DAS CONCESSIONÁRIAS. ADMINISTRATIVO E CONSUMIDOR. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CONCESSÃO DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL. LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (LEI N. 13.146/2015). ACESSIBILIDADE. RECONFIGURAÇÃO DOS ÔNIBUS PARA RESERVA DE ASSENTOS PREFERENCIAIS ANTES DA ROLETA. RESPONSABILIDADE OPERACIONAL E LEGAL DA CONCESSIONÁRIA PELOS SERVIÇOS PÚBLICOS PRESTADOS QUANTO À ADEQUAÇÃO, EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E, SE ESSENCIAIS, CONTINUIDADE (ART. 22, CAPUT E PARÁGRAFO ÚNICO, DO CDC). ALEGAÇÃO DE NECESSIDADE DE MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. NÃO DEMONSTRAÇÃO. 1. Na origem, o Instituto Brasileiro de Direitos da Pessoa com Deficiência - IBDD, ora recorrido, ajuizou ação civil pública contra concessionárias de transporte coletivo municipal e o Município do Rio de Janeiro, ora recorrentes. O IBDD pleiteia a condenação das concessionárias em obrigação de fazer consistente na imediata reconfiguração interna de todos os ônibus urbanos da cidade do Rio de Janeiro para acessibilidade das pessoas com deficiência, reservando-se assentos especiais antes da roleta (dois de cada lado), nos termos da legislação vigente, sob pena de multa em favor da entidade autora de 5 (cinco) cadeiras de rodas por ônibus não adequado, cabendo ao Município o dever de fiscalizar. 2. A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei n. 13.146/2015) define acessibilidade como "possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona **urbana** como na rural, por pessoa com deficiência ou com **mobilidade** reduzida" (art.3º, inc. I). E ainda: "A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com **mobilidade** reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social" (art. 53). 3. As concessionárias de transporte coletivo sujeitam-se à Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, a qual, ao tratar do direito ao transporte da pessoa com deficiên-



cia ou **mobilidade** reduzida, estabelece a igualdade de acesso entre todos, vedando-se obstáculos e barreiras que impeçam ou dificultem o gozo desse direito (art. 46, §§ 1º e 2º, e art. 48 da Lei n. 13.146/2015). 4. Paralelamente ao contrato de prestação de serviço público celebrado com a Administração, as concessionárias de transporte coletivo também são fornecedoras no mercado de consumo, o que envolve a responsabilidade pelo fornecimento de serviços com adequação, eficiência, segurança e, se essenciais, continuidade (art. 22, caput e parágrafo único, do CDC). 5. No tocante à invocação da teoria da imprevisão pelas concessionárias a gerar o desequilíbrio contratual, o edital e o contrato de concessão devem conter regras claras quanto ao preço do serviço e os critérios para reajuste e revisão tarifária, considerando-se mantido o equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do art. 10 da Lei de Concessões, sempre que atendidas as condições do contrato. 6. A necessidade de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato não justifica o afastamento do dever de observância das obrigações constitucionais e infraconstitucionais impostas às concessionárias de transporte público, de modo que eventual inviabilidade de adimplemento contratual deve ser efetivamente demonstrada na via própria. Recurso especial das concessionárias improvido. RECURSO ESPECIAL DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL. ACESSIBILIDADE AOS DEFICIENTES FÍSICOS. RECONFIGURAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS PARA RESERVA DE ASSENTOS PREFERENCIAIS ANTES DA ROLETA. INEXISTÊNCIA DE VÍCIOS NO ACÓRDÃO RECORRIDO. DEVER DE FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO MUNICÍPIO. EXISTÊNCIA DE INTERESSE PÚBLICO. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. ART. 18 DA LEI N. 7.347/1985. 1. Não há omissão no acórdão recorrido quando o Tribunal examina todas as questões levantadas pela parte, ainda que em sentido contrário ao pretendido. 2. Nos termos da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, compete ao gestor público responsável pela prestação do serviço emitir o certificado de acessibilidade às empresas de transporte coletivo de passageiros (art. 46, § 3º, da Lei n. 13.146/2015). 3. Ao delegar um serviço público mediante concessão, não deve o poder concedente se eximir de fiscalizar e exigir o cumprimento do contrato administrativo no qual é parte. 4. A isenção de honorários prevista no art. 18 da Lei n. 7.347/1985 aproveita somente ao autor da ação civil pública que não tenha agido de má-fé, não beneficiando o réu. Recurso especial do Município do Rio de Janeiro parcialmente conhecido e, nessa parte, improvido. (REsp 1595018 / RJ RECURSO ESPECIAL - 2015/0078685-1).

Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO AÇÃO CIVIL PÚBLICA Decisão que determinou a suspensão da ação civil pública pelo prazo máximo de um ano (art. 313, V, "a" e §4º, do CPC) e a suspensão do Plano de Mobilidade Urbana até a finalização do processo de Revisão do Plano Diretor, objeto da Ação Civil Pública nº 1010047-86.2018.8.26.0292 Pedido de reforma da decisão Não conhecimento em parte do recurso Suspensão de um ano da ação em 1ª instância já chegou a seu termo Trâmite da ação originária já retomado Ausência de interesse de agir na modalidade utilidade/necessidade Perda parcial do objeto do recurso Recurso não conhecido, nesta parte Suspensão do Plano de Mobilidade Urbana até a finalização do processo de Revisão do Plano Diretor, objeto da Ação Civil Pública nº 1010047-86.2018.8.26.0292 Possibilidade Deficiência no cumprimento das previsões normativas, com a gestão participativa aos representantes da



sociedade civil sobre o Plano de Mobilidade Urbana que justifica a concessão da suspensão Agravante deixou de cumprir com o dever que lhe cabia de obediência ao princípio de participação popular, conferindo publicidade ao cronograma e às condutas da administração pública quanto ao Plano de Mobilidade Urbana. Decisão mantida AGRAVO DE INSTRUMENTO conhecido em parte, e, na parte conhecida, não provido.

Ementa: ADMINISTRATIVO - TRANSPORTE - **PASSE LIVRE** - IDOSOS - DANO MORAL. COLETIVO - DESNECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO DA DOR E DE SOFRIMENTO - APLICAÇÃO EXCLUSIVA AO DANO MORAL INDIVIDUAL - CADASTRAMENTO DE IDOSOS PARA USUFRUTO DE DIREITO - ILEGALIDADE DA EXIGÊNCIA PELA EMPRESA DE TRANSPORTE - ART. 39, § 1º DO ESTATUTO DO IDOSO – LEI 10741/2003 VIAÇÃO NÃO PREQUESTIONADO. 1. O dano moral coletivo, assim entendido o que é transindividual e atinge uma classe específica ou não de pessoas, é passível de comprovação pela presença de prejuízo à imagem e à moral coletiva dos indivíduos enquanto síntese das individualidades percebidas como segmento, derivado de uma mesma relação jurídica-base. 2. O dano extrapatrimonial coletivo prescinde da comprovação de dor, de sofrimento e de abalo psicológico, suscetíveis de apreciação na esfera do indivíduo, mas inaplicável aos interesses difusos e coletivos. 3. Na espécie, o dano coletivo apontado foi a submissão dos idosos a procedimento de cadastramento para o gozo do benefício do **passage livre**, cujo deslocamento foi custeado pelos interessados, quando o Estatuto do Idoso, art. 39, § 1º exige apenas a apresentação de documento de identidade. 4. Conduta da empresa de viação injurídica se considerado o sistema normativo. 5. Afastada a sanção pecuniária pelo Tribunal que considerou as circunstâncias fáticas e probatórias e restando sem prequestionamento o Estatuto do Idoso, mantém-se a decisão. 5. Recurso especial parcialmente provido. (STJ - REsp 1057274 / RS 2008/0104498-1 / Relatora: Ministra ELIANA CALMON (1114) / Data do julgamento; 01/12/2009).

Ementa: PODER JUDICIÁRIO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DA BAHIA Terceira Câmara Cível Processo: APELAÇÃO CÍVEL n. 8000120-87.2016.8.05.0079 Órgão Julgador: Terceira Câmara Cível APELANTE: ESTADO DA BAHIA APELADO: JAMILE NOVAES SANTOS. **ACORDÃO APELAÇÃO CÍVEL. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C/C REPARAÇÃO DE DANOS MORAIS E PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA. PESSOA COM DEFICIÊNCIA. ACESSIBILIDADE. ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA. LEI Nº 7.853. RESPONSABILIDADE DO ESTADO POR OMISSÃO. DEVER DE INDENIZAR. DANO MORAL CONFIGURADO. APELO NÃO PROVIDO. SENTENÇA MANTIDA.** 1. Cinge-se a controvérsia, no fato de que a parte apelada ajuizou ação em face da parte apelante *pleiteando obrigação de fazer para adequar o Fórum da Comarca de Eunápolis, devido aos problemas de acessibilidade em razão de ser portadora de deficiência física, bem como pleiteou danos morais pelos constrangimentos passados ao exercer sua profissão como advogada.* 2. **A proteção estatal da pessoa com qualquer espécie de deficiência reflete o respeito à dignidade da pessoa humana. No ordenamento jurídico brasileiro, é dever do Estado realizar além da proteção da pessoa com deficiência, a sua inclusão e acessibilidade.** 3. Restou comprovado por perícia e inspeção judicial que o Fórum não comporta as adequações necessárias para pessoas com deficiência. 4. **O Estado tem o dever de indenizar quando por ação ou omissão provoca lesão a terceiros, seja de cunho moral ou material. Danos morais configurados.** 5. **Sentença Mantida.**



Apelo Não provido. ACÓRDÃO Vistos, relatados e discutidos estes autos da Apelação n.º 8000120-87.2016.8.05.0079, em que figuram como parte apelante ESTADO DA BAHIA e como parte apelada JAMILE NOVAES SANTOS. ACORDAM os Desembargadores e Magistrados convocados integrantes da Terceira Câmara Cível do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado da Bahia em CONHECER E NEGAR PROVIMENTO à Apelação da parte ré, nos termos do voto desta Relatora. Sala de Sessões, __ de _____ de 2021. Marielza Maués Pinheiro Lima Juíza Convocada/Relatora (Classe: Apelação, Número do Processo: 8000120-87.2016.8.05.0079, Relator(a): MARIELZA MAUES PINHEIRO LIMA, Publicado em: 07/12/2021)

Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO. LICITAÇÃO E CONTRATO ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. EPTC. UBER. TRANSPORTE IRREGULAR DE PASSAGEIROS. INEXISTENTE LEI MUNICIPAL. ABSTENÇÃO DE AUTUAÇÃO. LIMINAR INDEFERIDA. DECISÃO MANTIDA. Indeferido o efeito suspensivo pleiteado, pois ausente certeza da verossimilhança nas alegações, principalmente no que tange à inexistência de legislação que vincule a agravante - condutora do UBER - ao Poder Público, regulamentando assim, a prestação de serviço postulada neste Estado. Correta a decisão do julgador a quo ao fundamentar que não há nexos de causalidade jurídica processual e substancial entre os motoristas inscritos no UBER e a autoridade responsável pela fiscalização e autuação de trânsito. Portanto, a manutenção do indeferimento da liminar é medida que se impõe, uma vez que descabido o seu objeto, qual seja, a abstenção de autuação na condição de condutora do veículo, de propriedade de terceiro, por infração tipificada como transporte irregular de passageiros. Com efeito, inexistente respaldo jurídico para impedir que a EPTC exerça sua função frente à extensão e abrangência dos efeitos do pedido, eis que ausente lei municipal que consubstancie o deferimento da liminar, nos termos do que dispõe a Lei Federal nº 12.587/2012, em seu art.12, do Capítulo II, a qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. AGRAVO DE INSTRUMENTO DESPROVIDO. UNÂNIME. (Agravo de Instrumento Nº 70068120641, Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: João Barcelos de Souza Junior, Julgado em 25/05/2016).

Ementa: APELAÇÃO CÍVEL. DIREITO PÚBLICO NÃO ESPECIFICADO. DIREITO ADMINISTRATIVO. ATOS ADMINISTRATIVOS. MANDADO DE SEGURANÇA. TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS (TÁXI). PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA. LEI MUNICIPAL Nº 5.863/2014 E ITEM "M" DA LISTA ANEXA DO EDITAL DE CONVOCAÇÃO DE RECADASTRAMENTO. EXIGÊNCIA DE JORNADA MÍNIMA A SER REALIZADA PELO AUTORIZATÁRIO. ASSUNTO DE INTERESSE LOCAL. ARTIGO 30, I E V, CONSTITUIÇÃO FEDERAL. 1. Art. 13, § 1º, da Lei Municipal nº 5.863/14 (Município de Santa Maria), reproduzido no item "m" da Lista Anexa do Edital de Convocação de Recadastramento, que nada tem de ilegal ao exigir jornada mínima de 30 (trinta) horas semanais a ser realizada diretamente pelo autorizatário do serviço de transporte individual de passageiros. Matéria que é de interesse local, consoante art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal, e que não caracteriza indevida disposição acerca de regime de trabalho (matéria de competência privativa da União) nem descabida interferência na atividade de trabalhador autônomo. Precedentes desta Corte. 2. Tampouco há falar em invasão de competência legislativa e/ou de inobservância do "princípio do bloqueio de competência" que estaria insculpido no art. 12 da Lei Federal nº 12.587/2012 (Institui as diretri-



zes da Política Nacional de Mobilidade Urbana). De um lado, porque incumbe ao município legislar sobre transporte público municipal. De outro lado, porque referida Lei tão somente reforça o entendimento aqui adotado, não tendo o viés de impossibilitar a regulamentação de carga horária mínima para a prestação do serviço de táxi na localidade. APELAÇÃO DESPROVIDA. (Apelação Cível Nº 70068676667, Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Ricardo Torres Hermann, Julgado em 01/06/2016).

Ementa: APELAÇÃO CÍVEL. DIREITO PÚBLICO NÃO ESPECIFICADO. MANDADO DE SEGURANÇA. REGULAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA DE LICENÇA DE PREFIXO. COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO PARA REGULAR E FISCALIZAR ASSUNTOS DE INTERESSE LOCAL. ART. 30, I, DA CF. LEI Nº 12.587/2012. VEDAÇÃO À TRANSFERÊNCIA NA LEI MUNICIPAL Nº 3.568/2014. Consoante o disposto no art. 1º da Lei nº 12.016/2009, conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo sempre que, ilegalmente ou com abuso de poder, qualquer pessoa física ou jurídica sofrer violação ou houver justo receio de sofrê-la por parte de autoridade. A competência para regular e fiscalizar assuntos de interesse local, segundo o inciso I do art. 30 da Constituição Federal, é dos municípios. A Lei nº 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no seu art. 12-A, autorizou a transferência da outorga a terceiros, desde que atendidos requisitos estabelecidos na legislação municipal. O Município de Santa Maria editou a Lei nº 5.863/14, que dita, no § 3º do art. 3º, que as autorizações serão pessoais e intransferíveis, inter vivos, ou seja, impediu a transferência das permissões por ato particular. Ausente violação a direito líquido e certo de transferência do prefixo de táxi na cidade de Santa Maria. Jurisprudência do TJRS. APELO DESPROVIDO. (Apelação Cível Nº 70068485234, Vigésima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Marilene Bonzanini, Julgado em 14/04/2016).

5.2. ACESSIBILIDADE:

Ementa: AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. INTERPOSIÇÃO EM 14.7.2017. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PESSOAS COM **MOBILIDADE** REDUZIDA. ACESSO À ESCOLA PÚBLICA. NECESSIDADE DE ADAPTAÇÕES NO AMBIENTE ESCOLAR. PREVISÃO EM LEGISLAÇÃO ESTADUAL (LEI 11.666/1994). OBRIGAÇÃO DE FAZER. SEPARAÇÃO DE PODERES. INEXISTÊNCIA DE OFENSA. 1. **É firme o entendimento deste Tribunal de que o Poder Judiciário pode, sem que fique configurada violação ao princípio da separação de Poderes, determinar a implementação de políticas públicas assecuratórias de direitos constitucionalmente reconhecidos como essenciais.** 2. Agravo regimental a que se nega provimento, com previsão de aplicação da multa prevista no art. 1.021, § 4º, do CPC. Inaplicável o artigo 85, § 11, CPC, por se tratar de recurso oriundo de ação civil pública. (ARE 1045038 AgR, Órgão julgador: Segunda Turma, Relator(a): Min. EDSON FACHIN, Julgamento: 10/08/2018, Publicação: 21/08/2018)

CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. PESSOA COM DEFICIÊNCIA FÍSICA. USUÁRIO DE CADEIRA DE RODAS. **FALHA NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS. EVENTO. FALTA DE ACESSIBILIDADE. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. INEXISTÊNCIA. JULGAMENTO: CPC/2015.**

1. Ação ajuizada em 19/11/2018, da qual foi extraído o presente recurso especial interposto em 12/03/2020 e concluso ao gabinete em 09/12/2020.



2. O propósito recursal é definir se, na hipótese, está caracterizado fato exclusivo de terceiro apto a ilidir a responsabilidade da recorrente pelos danos morais vivenciados pelo recorrido.

3. A Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência alçou a acessibilidade a princípio geral a ser observado pelos Estados Partes, atribuindo-lhe, também, o caráter de direito humano fundamental, sempre alinhado à visão de que a deficiência não é problema na pessoa a ser curado, mas um problema na sociedade, que impõe barreiras que limitam ou até mesmo impedem o pleno desempenho dos papéis sociais.

4. A **Lei 13.146/2015** define a acessibilidade como "possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida" (art. 3º, I). E mais, dispõe expressamente tratar-se a acessibilidade um direito da pessoa com deficiência, que visa garantir ao indivíduo "viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social" (art. 53).

5. Para o surgimento do dever de indenizar, é indispensável que haja um liame de causalidade entre a conduta do agente e o resultado danoso. Nessa linha, caso verificado o fato exclusivo de terceiro, haverá o rompimento do nexo causal entre o prejuízo e aquele a quem se atribui a autoria (art. 14, § 3º, II, do CDC). Mas, para a aplicação dessa excludente de responsabilidade, o terceiro não pode guardar relação com o fornecedor. Ou seja, o conceito de terceiro restringe-se às pessoas que não integram a cadeia de consumo.

6. Na hipótese, o recorrido adquiriu ingressos para assistir ao show do camarote premium. Embora esse espaço, em específico, tenha sido explorado por empresas estranhas à lide, tal circunstância não se caracteriza como fato exclusivo de terceiro. Isso porque, a recorrente e as demais empresas que atuaram na organização e administração da festividade e da estrutura do local integram a mesma cadeia de fornecimento e, portanto, são solidariamente responsáveis pelos danos suportados pelo recorrido em virtude das falhas na prestação dos serviços.

7. É dever de todos os fornecedores da cadeia de consumo zelar pela disponibilização de condições

Ementa: ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. **ACESSIBILIDADE DE DEFICIENTES FÍSICOS. ASTREINTES. SÚMULA 7/STJ. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.** 1. Cuida-se, na origem, de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo contra a Prefeitura Municipal de Santos, objetivando a condenação da ré à obrigação de fazer consistente em adequar as calçadas do Bairro do Emba às normas da NBR 9050 - ABNT, a fim de garantir a plena **acessibilidade** aos portadores de deficiência. 2. O Juiz de 1º Grau julgou parcialmente procedente a ação, para o fim de condenar a Municipalidade a proceder ao rebaixamento das guias em todos os cruzamentos das vinte vias públicas eleitas pela administração para serem pavimentadas no chamado "programa de repavimentação das ruas do - Embaré", adotando-se os ditames da NBR9050 - ABNT, no prazo de 6 meses, sob pena de multa diária de R\$ 1.000,00. 3. O Tribunal a quo assim consignou: "Na realidade, almeja-se na presente ação apenas que as ruas já escolhidas e reformadas pela Municipalidade tenham suas calçadas rebaixadas



para a circulação dos portadores de deficiência, de acordo com as normas da NBR 9050, por expressa determinação da lei, cuja obediência não se encontra no âmbito de discricionariedade do administrador. Sendo assim, na hipótese em apreço, correta a solução adotada pelo magistrado sentenciante, não se configurando qualquer intromissão indevida do Judiciário. " (fl. 176, grifo acrescentado). 4. Recurso Especial não provido. (REsp 1320356 / SP-RECURSO ESPECIAL 2012/0029067-9 / Relator: Ministro HERMAN BENJAMIN / Data de Julgamento: 25/10/2016).

Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. FALTA DE ACESSIBILIDADE NA FROTA DE ÔNIBUS DE CONCESSIONÁRIA PRESTADORA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE MUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE **ITAGUAI**. DECISÃO QUE INDEFERIU A TUTELA DE URGÊNCIA. DECISÃO QUE SE REFORMA PARA DETERMINAR A IMEDIATA ADAPTAÇÃO DA FROTA. 1. **Presente o perigo de dano para concessão da presente medida, pois os textos legais supracitados mostram a imperiosa necessidade de se permitir a imediata acessibilidade das pessoas com deficiência ou com **mobilidade** reduzidas aos meios de transporte, não há como fechar os olhos para esta grave situação de ofensa à inclusão dos deficientes físicos ou com **mobilidade** reduzida, cabendo ao concessionário do serviço público de transporte promover todos os atos necessários para permitir o acesso amplo e efetivo de toda a população aos transportes públicos.** 2. A Lei nº 13.146/15, que promove a inclusão da pessoa com deficiência, estipula regras relativas à acessibilidade e ao direito ao transporte e à **mobilidade** que também determina a observância das normas já existentes a respeito, até hoje não foi implementada pela agravante, razão pela qual merece reforma a decisão de primeiro grau para deferir a antecipação dos efeitos da tutela, determinando que a agravada promova a adaptação completa da frota de ônibus, com a necessária plataforma elevatória para o acesso de deficientes físicos e pessoas com locomoção reduzida, no prazo máximo seis meses, sob pena de multa diária, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por veículo sem a adaptação, e por dia de descumprimento, com a designação de pessoal para auxiliar o embarque e o desembarque em quantidade e locais a serem definidos pelo juízo, sob pena de multa diária no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), de forma cumulativa. **PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO.** (AGRAVO DE INSTRUMENTO 0042746-77.2020.8.19.0000 - Des(a). JOSÉ CARLOS MALDONADO DE CARVALHO - Julgamento: 03/12/2020 - PRIMEIRA CÂMARA CÍVEL.)

Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO - AÇÃO CIVIL PÚBLICA - ADMINISTRATIVO - CONSTITUCIONAL - OMISSÃO DO PODER PÚBLICO - ACESSIBILIDADE - DEFICIENTES FÍSICOS - INADEQUAÇÃO DE PRÉDIO PÚBLICO - INOBSERVÂNCIA DAS NORMAS DA ABNT COMPROVADAS DE PLANO - ATUAÇÃO DO PODER JUDICIÁRIO - POSSIBILIDADE - RECURSO CONHECIDO E NÃO PROVIDO. 1. Comprovado, de plano, pelo parquet, que o prédio que abriga a Secretaria Municipal de Assistência Social do Município de Governador Valadares possui instalações em desacordo com as previsões legais e as normas técnicas da ABNT, dificultando o acesso ade-



quando aos cidadãos deficientes físicos e àqueles portadores de mobilidade reduzida, e, ademais, demonstrada a desídia do Poder Público em sanar as irregularidades apuradas, mostra-se correta a decisão que impôs ao Município a obrigação de elaborar o projeto específico de acessibilidade.

2. Não se vislumbra a ingerência indevida do Poder Judiciário quando provocado face ao descumprimento de normas constitucionais e legais, a fim de garantir o acesso devido aos deficientes físicos em prédio de uso público, em prol de toda a coletividade. (TJMG - Agravo de Instrumento-Cv 1.0105.11.026299-2/001, Relator(a): Des.(a) Corrêa Junior , 6ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 27/08/2013, publicação da súmula em 06/09/2013)

Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO - AÇÃO CIVIL PÚBLICA - OBRIGAÇÃO DE FAZER - OBRAS DE ADAPTAÇÃO NECESSÁRIAS A GARANTIR A PROMOÇÃO DE ACESSIBILIDADE ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA NOS CENTROS DE SAÚDE DE BELO HORIZONTE - INGERÊNCIA DO PODER JUDICIÁRIO NO ÂMBITO DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL - NÃO-CONFIGURAÇÃO - TUTELA ANTECIPADA - ARTIGO 273 DO CPC - VEROSSIMILHANÇA E PERIGO DE DANO IRREPARÁVEL OU DE DIFÍCIL REPARAÇÃO - AUSÊNCIA DOS REQUISITOS - PERIGO DE IRREVERSIBILIDADE DO PROVIMENTO ANTECIPADO - REFORMA DA DECISÃO RECORRIDA. Não obstante a apreciação do ato discricionário do administrador público quanto aos critérios de conveniência e oportunidade seja vedada ao Poder Judiciário, é perfeitamente cabível sua análise sob o aspecto de sua legalidade, da existência de abuso e da moralidade. A liminar requerida em ação civil pública, com intuito de antecipar a prestação jurisdicional cabível ao final do trâmite processual, representa um pedido de tutela antecipada, não se confundindo com medida cautelar que apenas visa assegurar a efetividade do processo principal. Para compelir a Administração Pública, em sede de tutela antecipada, a realizar, imediatamente, obras de acessibilidade e adequação em edifícios públicos, é imprescindível que seja demonstrado, de plano, que estão presentes todos os requisitos elencados no artigo 273, do CPC, posto que se trata de medida excepcional a ser assumida com redobrada cautela. Não sendo demonstrada a confluência dos requisitos do artigo 273, do CPC (prova inequívoca capaz de levar à verossimilhança das alegações e receio de ineficácia do provimento final), incabível a concessão da antecipação da tutela de mérito pleiteada. Ademais, estando, desde já, demonstrado que o risco da irreversibilidade da medida é grande, não se sustenta a antecipação (artigo 273, §2º, do CPC). Mesmo porque não se presta a antecipação a uma execução antecipada de um provimento de mérito, ainda inexistente. (TJMG - Agravo de Instrumento 1.0024.07.752676-2/001, Relator(a): Des.(a) Armando Freire , 1ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 06/05/2008, publicação da súmula em 10/06/2008)

Ementa: PROCESSUAL CIVIL. OBRIGAÇÕES DE FAZER. PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA. GARANTIA DO DIREITO DE ACESSO. LEI 7.853/1989. COMINAÇÃO DE MULTA DIÁRIA À FAZENDA PÚBLICA. CABIMENTO.

1. Trata-se, na origem, de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público, a qual visa condenar o Governo Estadual a adaptar escola pública de Ribeirão Preto para atender pessoas com deficiência física. Decidiu o Tribunal de Justiça de São Paulo, de



maneira correta, que o fato de não haver, na escola, aluno ou funcionário com deficiência física não afasta o dever estatal de modificá-la.

2. A Lei 7.853/1989 assegura a "efetiva integração social" das pessoas, com ênfase para "órgãos e entidades da administração direta e indireta", que estão obrigados a "dispensar, no âmbito de sua competência e finalidade, aos assuntos objetos desta Lei, tratamento prioritário e adequado". Os requisitos expressos de efetividade e prioridade, ordenados pelo texto legal, afastam, de pronto, qualquer pretensão da União, dos Estados e Municípios de disporem, nesse campo, de discricionariedade para agir ou descuidar, para sanar erros do passado ou repeti-los no presente ou futuro. O sistema jurídico brasileiro reconhece autonomia política e liberdade de escolha do Administrador, exceto quando o próprio legislador se encarrega de prescrever condutas estatais de envergadura transcendente, normalmente associadas à pauta dos direitos fundamentais, ao mínimo existencial e à dignidade da pessoa humana.

É o caso dos autos.

3. O dever de garantir plena acessibilidade a pessoas com deficiência física a edifícios e espaços públicos, mesmo que de propriedade privada, independe da existência de frequentadores atuais a demandarem atenção, pois não se trata de mandamento legal destinado a beneficiar sujeitos individualizados (com nome e sobrenome, juízo in concreto), mas de finalidade geral (para o futuro, juízo in abstracto). O fato de, na cidade ou bairro, outros estabelecimentos assemelhados estarem adaptados tampouco serve de justificativa para a omissão, indicando, muito ao contrário, viabilidade da modificação comportamental e o cuidado que o Judiciário deve ter, de sorte a evitar a formação de "guetos de ilicitude" numa área da convivência humana em que a solidariedade, na falta de espontaneidade do sentimento, precisa ser imposta por lei.

4. É cabível, mesmo contra a Fazenda Pública, a cominação de multa diária (astreintes) como meio executivo para cumprimento de obrigação de fazer (art. 461 do CPC). Precedentes do STJ.

5. Recurso Especial não provido.

(REsp 1293149/SP, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 01/03/2012, DJe 17/11/2016)



6. REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério das Cidades. 2004. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes*. Brasília.(a).

BRASIL.Ministério das Cidades. 2004. *Plano Diretor Participativo: Guia para elaboração pelos municípios e cidadãos*. Brasília.(b).

BRASIL. Ministério das Cidades. 2015. *Caderno PlanMob: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana*. Brasília. (a).

BRASIL. Ministério das Cidades. 2007. *Construindo uma Cidade Acessível*. Caderno 2. Brasília. (b).

Brasil. Ministério do Meio Ambiente. *Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas conseqüências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.*

BRASIL. MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. *1º Inventário nacional de emissões atmosféricas*. Brasília: MMA, 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades. SeMOB - Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Apresentação. Martha Martorelli. *Política Nacional de Mobilidade*. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/6489.pdf>.

Dicionário online português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/mobilidade/>.

KNEIB, Erika Cristina. *Mobilidade urbana e Qualidade de Vida: do panorama geral ao caso de Goiânia*. Revista UFG.. Julho 2012, Ano XIII, nº12.

MINICHIELO, André Luiz Ortiz; RIBEIRO, Maria de Fátima. A proteção do meio ambiente no âmbito municipal: reflexões sobre a tributação ambiental e desenvolvimento sustentável. Anais do. *XIV Congresso Nacional do CONPEDI*. 2005. Fortaleza. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006.

ONU. Ministério das Cidades. *Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas conseqüências sobre o processo de urbanização em países emergentes*. Vol. 1. *Mobilidade urbana*. Brasília, 2015.

PARANÁ. Nota Técnica Conjunta nº 01/2015. Ministério Público do Estado do Paraná.



ALVES, Priscila e RAIA JÚNIOR, Archimedes Azevedo. *Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil*.

Anexo

FORMULÁRIO DE DIAGNÓSTICO PRELIMINAR⁴⁹

Processo de Elaboração e Revisão Planos Municipais de Mobilidade

1. Município(s) Beneficiado(s) pela proposta: _____

1.1. População Total do(s) Município(s): _____
hab.

1.2. População Urbana do(s) Município(s): _____
hab.

1.3. Área do(s) Município(s): _____
km²

(Discriminar os dados acima por município. Os dados deverão ser obtidos da última publicação do IBGE)

1.4. Estimativa da População Beneficiada pela proposta: _____ hab.

2. Município(s) integrante(s) de região metropolitana, região integrada de desenvolvimento ou aglomerado urbano ou sede de capital estadual, em caso afirmativo, informar qual e a população:

Sim Não

Qual? _____

População Total? _____ hab.

3. Fazer uma descrição sucinta dos seguintes aspectos: perfil das atividades econômicas da localidade e distribuição espacial das mesmas, perfil de deslocamento da população, distribuição de viagens entre as modalidades de transporte coletivo e individual (motorizado e não motorizado), perfil de renda dos usuários de transporte público, e tendências de desenvolvimento físico, econômico e social da localidade.

II – PLANO DIRETOR

1. Legislação que aprovou o Plano Diretor: _____

Em elaboração

⁴⁹ Adaptado do anexo 2, da **INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 41, DE 24 DE OUTUBRO DE 2012, que** Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE.



- Em atualização
- Aprovado (informar a data da aprovação)
Data da Aprovação: _____
- Não possui (informar instrumento equivalente)
Instrumento Equivalente: _____

2. Fazer uma descrição sucinta do Plano Diretor ou instrumento equivalente, especialmente no que se refere ao uso do transporte como instrumento de cupação territorial e ordenamento do espaço urbano, especificando que modalidade de transporte sustenta essa estratégia.

III – PLANO DE MOBILIDADE URBANA

1. Legislação que aprovou o Plano de Mobilidade Urbana ou dos respectivos planos em separado: _____

- Em elaboração
- Em atualização
- Aprovado (informar a data da aprovação)
Data da Aprovação: _____
- Não possui (informar instrumento equivalente)
Instrumento Equivalente: _____

2. Fazer uma descrição sucinta do Plano de Mobilidade Urbana (ou os respectivos planos em separado) ou instrumento equivalente, incluindo a intervenção proposta pela operação de crédito.

3. Fazer uma descrição do arranjo institucional do sistema de transporte urbano: (identificar os órgãos/entidades de planejamento, execução, gestão, operação e fiscalização).

4. Modo de transporte coletivo urbano existente:

- 4.1. Passageiros transportados/dia sobre pneus: _____ 4.1.1. Frota/Composição: _____
- 4.2. Passageiros transportados/dia sobre trilhos: _____ 4.2.1. Frota/Composição: _____
- 4.3. Passageiros transportados/dia por barcos: _____ 4.3.1. Frota/Composição: _____
- 4.4. Passageiros transportados/dia por outros modos (especificar): _____
4.4.1. Frota/Composição: _____

IV. ANEXAR MAPAS/CROQUIS EXPLICITANDO INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE O SISTEMA VIÁRIO, DESTACANDO A INTERVENÇÃO PROPOSTA PELA OPERAÇÃO DE CRÉDITO.



MINISTÉRIO PÚBLICO
DO ESTADO DA BAHIA

CEAMA – Projeto Movimenta
Guia de Atuação do promotor de Justiça – Mobilidade Urbana