**Ação Civil Pública – Modelo II - 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 n° 11/96 e com fundamento nas leis no arts, 207, 208 e 225 da Constituição Federal e nas leis n° 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 n°12.587/2012.

 Em resposta à requisição do Ministério Público o Município, através do oficio\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

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 n° 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 n° 12.587/2012 ,  e assegurasse a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, conforme previsto no artigo 15 da lei n° 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 n° 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 n°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 n° 12.587/2012 ,  e assegurasse a participação popular na elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, conforme previsto no artigo 15 da lei n° 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 ECOLOGICAMENTE 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”[[1]](#footnote-1)*

 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 n° 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 n° 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. 4°, 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).[[2]](#footnote-2)

 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 [[3]](#footnote-3)

 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 (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 termo do inciso VIII, o planejamento territorial urbano.[[4]](#footnote-4)

 Importante lembrar que a Emenda Constitucional n° 90/2015 incluiu o transporte como direito fundamental social, no artigo 6°, 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 n° 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

 A mencionada lei no artigo 4° 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. 7°) 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 comtemplar “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”.[[5]](#footnote-5)

 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 n° 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.[[6]](#footnote-6)

 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 Urbana [[7]](#footnote-7)

 “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 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 n° 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 n° 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 n° 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](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14000.htm#art2)).

§ 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**.[[8]](#footnote-8)**

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 n° 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. 1°, p.u., da Lei n° 10.257/01 c.c. arts. 182, 21, XX, da CF e Lei n° 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”.* [[9]](#footnote-9)**

 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. consequentemente, 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.”[[10]](#footnote-10)

**4.2** De outro lado, inexiste 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 politicas púbicas 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. [[11]](#footnote-11)

**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 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!) [[12]](#footnote-12)

 Visando espancar 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 DIA**S, 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 Parte superior do formulário(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 - Desprovimento 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 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)**](https://www.revistadostribunais.com.br/maf/app/resultList/document?&src=rl&srguid=i0ad6adc60000017f79cbd5845f2e9fe7&docguid=I9ddf10e020c511ebac7982d0fb5b71a2&hitguid=I9ddf10e020c511ebac7982d0fb5b71a2&spos=1&epos=1&td=1&context=58&crumb-action=append&crumb-label=Documento&isDocFG=false&isFromMultiSumm=&startChunk=1&endChunk=1)**consigna uma imposição, e não mera faculdade.Parte superior do formulário**

**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 6°, 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 conseqüência 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**.[[13]](#footnote-13)**

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 n° 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 n° 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 demando, 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 iurus*  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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 XXXXXXXXXXXXX;

**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 n° 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 n° 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 XXXXXXXXXXXXX;

**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

1. SARLET, Ingo Wolfang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental:** Constituição, Direito Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p. [↑](#footnote-ref-1)
2. “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) [↑](#footnote-ref-2)
3. 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 [↑](#footnote-ref-3)
4. “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. [↑](#footnote-ref-4)
5. 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. [↑](#footnote-ref-5)
6. 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; [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf> [↑](#footnote-ref-7)
8. . 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 técnic**o: 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). [↑](#footnote-ref-8)
9. FREIRE JÚNIOR, Américo Bedê. **O controle judicial de políticas públicas.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005. [↑](#footnote-ref-9)
10. GRINOVER, pp. 35-36) (grifos e negritos acrescidos) <https://www.conjur.com.br/2009-mai-08/judiciario-intervir-executivo-controlar-politicas-publicas> [↑](#footnote-ref-10)
11. SARLET, Ingo Wolfang, FENSTERSEIFER- **Direito constitucional ambiental:** Constituição, Direito Fundamentais e Proteção do Ambiente – 3ª ed São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, 382p. [↑](#footnote-ref-11)
12. TRINDADE, André Karam, FREGAPANE, Antônio Trevisan. **O Papel da jurisdição no constitucionalismo ecológico-dirigente, Revista de Direito Ambiental, São Paulo ano 20 nº 77, p. 17-55 jan/mar, 2015 p. 23)** [↑](#footnote-ref-12)
13. **Ação Civil Pública e a Reparação do Dano ao Meio ambiente,** 2ª ed. São Paulo:Editora Juarez de Oliveira, 2004, p. 268 [↑](#footnote-ref-13)