

MANIFESTO

19ª JORNADA BRASILEIRA 'NA CIDADE, SEM CARRO'



IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA ÚNICO DA MOBILIDADE URBANA PARA QUE O ESTADO PROMOVA CIDADES COM RUAS DEMOCRATIZADAS, REPLETAS DE MOBILIDADE ATIVA, CALÇADAS COM ACESSIBILIDADE UNIVERSAL, VIAS E FAIXAS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS, E COM SISTEMAS METROFERROVIÁRIOS, GARANTINDO O TRANSPORTE PÚBLICO COMO DIREITO SOCIAL E UMA MOBILIDADE URBANA DA PAZ.

22 DE SETEMBRO DE 2019

Neste sétimo ano de vigência da Lei da Mobilidade Urbana, e quarto ano da conquista constitucional do Transporte Público como Direito Social prosseguem reduzidos os investimentos em transporte público urbano, os sistemas de transporte sofrem com a queda de demanda e seus usuários vêem suas viagens demorarem cada vez mais, e observam-se esforços do governo federal no sentido de implantar retrocessos nas ações de Paz no Trânsito.

Diante tais riscos e mazelas, a **19ª Jornada Brasileira 'Na Cidade, Sem Carro'** convoca os cidadãos a fazerem as ruas repletas de Mobilidade da Paz, defendendo a redução da velocidade das vias urbanas, a implantação de faixas exclusivas para os ônibus, a adequação de infraestruturas para bicicletas e implementação de calçadas acessíveis para que as vias públicas se transformem no espaço de construção de uma nova urbanidade e de uma nova vida com paz para os moradores das cidades.

Em tempos de crise política e econômica, é necessário que a sociedade lute para a continuidade da implantação dos projetos estruturantes, de modo que não sejam paralisados ou que sofram retrocessos. É preciso ampliar a malha de metrô e trens urbanos, sistemas de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e mon trilhos e garantir prioridade aos ônibus por meio de sistemas de BRT, corredores e faixas exclusivas e que todos esses sistemas sejam integrados com redes cicloviárias e de calçadas acessíveis.

As pessoas começam a vislumbrar uma alternativa à cidade dos automóveis com as bicicletas, os ônibus fora dos congestionamentos dos carros, as calçadas acessíveis e as reduções de velocidades, as zonas de 30 Km/h e as velocidades máximas de 50 e 60 km/h nas áreas urbanas – todos fatores que transformam a cidade em um lugar mais humanizado e seguro. Há um longo caminho a ser percorrido para isso deixar de ser exceção e virar realidade nas cidades.

Em 2018, de acordo com relatório do Seguro DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres), foram pagas 38,28 mil indenizações por morte no ano e mais de 228 mil indenizações por ferimentos em razão de ocorrências no trânsito. Seguindo a mesma tendência dos anos anteriores, em 2018, a motocicleta (que representa 27% da frota nacional) foi responsável pela maior parte das indenizações, 75%, do total delas.

Na 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, realizada em Brasília em novembro de 2015 para avaliar globalmente os resultados intermediários da Década de Ação de Segurança Viária, pela primeira vez se enfatizou o transporte público como forma de aprimorar a segurança no trânsito.

Em novembro de 2016, com o Acordo de Paris, o Brasil se comprometeu em reduzir, até 2025, 37% e, até 2030, 43% dos gases efeito estufa com a diminuição do uso de combustíveis fósseis e sua substituição gradativa por energia elétrica, solar, eólica e mesmo etanol.

Em 2017, a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), durante a qual se estabeleceu a Agenda 2030, visando colocar em prática os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) com foco na redução do efeito estufa e da poluição colocando em linha de frente a Mobilidade Sustentável privilegiando a Mobilidade Ativa Inclusiva, os Transportes Públicos e a Paz no Trânsito.

Com a Lei de Mobilidade Urbana, conquistamos a perspectiva de prioridade para o transporte público como eixo norteador das políticas de financiamento da mobilidade urbana; e com reconhecimento do Transporte Público como Direito Social estabelecido constitucionalmente, abre-se possibilidade de estruturação de um Sistema Único de Mobilidade (SUM) nos moldes do SUS da área de Saúde.

Neste **Manifesto da 19ª Jornada Brasileira 'Na Cidade, Sem Carro'** o Instituto RUAVIVA e o Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos – MDT propõem que os governos e os

parlamentares do País se comprometam a cumprir o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana e na Constituição, incluindo e assegurando as seguintes propostas em seus programas de ação:

1. Criar o **Sistema Único da Mobilidade Urbana Sustentável – SUM** que *estruture a gestão operacional e financeira abrangendo os três níveis de Governo e da sociedade civil, integrada com as políticas de desenvolvimento urbano, com objetivo de assegurar aos cidadãos que o TRANSPORTE PÚBLICO seja, de fato, um DIREITO SOCIAL CONSTITUCIONAL*;
2. Cumprir a Política Nacional da Mobilidade Urbana – PNMU, de forma a garantir que os investimentos em mobilidade urbana e nas vias públicas, sejam, prioritariamente, destinados aos pedestres, metrô, trens, sistemas de VLT, monotrilhos, sistemas de BRT, ônibus e bicicletas e que estes sejam os eixos principais de investimento nos Planos de Mobilidade, reservando 70% das vias para implantar faixas e corredores exclusivos de ônibus e de Veículos leves sobre Trilhos, faixas e ciclovias e calçadas acessíveis;
3. Apoiar o “Manifesto pela Vida”, do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade, Frente Nacional de Prefeitos e ANTP, que repudia o posicionamento do Projeto de Lei do Governo federal de subverter o Código de Trânsito Brasileiro promovendo retrocessos nas ações em prol a Paz no Trânsito como a eliminação de controles eletrônicos de velocidade, a retirada da punição para o não uso da cadeirinha para criança e aumento dos limites de pontos da CNH para motoristas infratores;
4. Trabalhar para que haja a integração dos sistemas estruturais de transporte – como metrô, ferrovias urbanas, VLTs, monotrilhos, barcos e ônibus (BRT e faixas exclusivas), e que tenham garantias de acessibilidade para pessoas com deficiência e integração com as bicicletas (públicas e privadas), calçadas acessíveis e bilhetagem eletrônica temporal (“bilhete único”) e que o serviço de ônibus seja racionalizado;
5. Atuar para que o espaço destinado ao estacionamento nas vias sirva para aumentar calçadas, criar ciclovias, faixas exclusivas de ônibus e ‘parklets’ (áreas de repouso e recreação para pessoas) e onde houver grande fluxo de pedestres, que as calçadas de acessíveis às pessoas portadoras de deficiência, sejam implantadas e fiscalizadas pelo poder público;
6. Agir para que se estabeleçam políticas de estacionamento de automóveis com regulação pública; proibindo estacionamento em todas as vias de circulação dos transportes públicos; incentivando estacionamentos junto aos corredores estruturais para o uso do carro como alimentador do transporte público; e que as taxas para uso dos estacionamentos formem um fundo público para investimentos exclusivos em obras de transportes públicos, calçadas e ciclovias;
7. Lutar para que os grandes Municípios se espelhem na experiência de Londres, e criem uma **Taxa de Congestionamento**, que seja paga por veículos que adentrem as áreas centrais das grandes Cidades, e que os recursos arrecadados constitua um **Fundo de Mobilidade Urbana** para subsidiar as tarifas, investimentos em projetos que amplie a fluidez e reduza o tempo de viagem para os clientes do Transporte público em todas as modalidades;
8. Garantir **qualidade nos serviços convencionais de ônibus**, com o apoio de recursos federais e estaduais, para que a frota tenha piso baixo, câmbio automático e usem fontes de energia que não emitam poluentes que prejudiquem a qualidade do ar ou gases de efeito estufa;
9. Apoiar, com recursos extras tarifários, as experiências de barateamento das tarifas, passe livre e outras ações que promovam a sustentabilidade econômica e conquista de qualidade para o serviço, a universalização do acesso à mobilidade urbana e o direito à cidade;
10. Atuar para que as recomendações do **Acordo de Paris para o Clima, a Agenda 2030, e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis integrem as agendas de lutas das Organizações da Sociedade Civil e dos Governos** para que promovam a prosperidade humana com a proteção ambiental, onde as reduções do uso dos automóveis e dos combustíveis fósseis são medidas estruturais;
11. Promover o controle social dos investimentos em sistemas estruturais de transportes públicos, *integrados, racionalizados, com calçadas acessíveis, rede cicloviária e estacionamentos, acompanhados do barateamento das tarifas em todo território nacional, para finalmente transformar a “rua dos carros” em “rua das pessoas”, com a Mobilidade da Paz.*