**MANIFESTO**

**17ª JORNADA BRASILEIRA ‘CIDADE SEM CARROS’**

MDTMDTMDTD:\POA Paz no Transito\PAZ NO TRANSITO.png

**DIREITO À CIDADE E TRANSPORTE COMO DIREITO!**

**22 DE SETEMBRO DE 2017**

Congestionamentos cada vez maiores, viagens urbanas mais longas, estresse, poluição e mais colisões com mortos e feridos no trânsito. Diante de tudo isso, finalmente, setores cada vez mais amplos da sociedade percebem que não há como abrigar nas ruas tantos carros e que, portanto, a promessa de mais carros, mais vias e mais estacionamentos faliu. Além disso, em 2012, entrou em vigor a **Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012)**, que cria **UM NOVO PARADIGMA:** a prioridade no uso e nos investimentos no sistema viário **é para os pedestres, bicicletas, transporte público e para promover a Paz no Trânsito.**

Neste quinto ano de vigência da LEI DA MOBILIDADE URBANA, quando também comemoramos a conquista do Transporte Público como Direito Social, a **17ª Jornada Brasileira ‘Cidade Sem Carros’** convoca os cidadãos para eleger Prefeitos e Vereadores comprometidos com a proposta de deixarem as ruas repletas de **PAZ NO TRÂNSITO, reduzindo as velocidades das vias urbanas, implantando FAIXAS EXCLUSIVAS, INFRAESTRUTURAS PARA BICICLETAS (CICLOVIAS E CICLOFAIXAS) E CALÇADAS ACESSÍVEIS.** Desse modo, as novas Administrações Municipais, podem democratizar as ruas, para que se tornem o espaço de **construção de uma nova urbanidade e de uma nova vida** para os moradores das cidades.

Este ano, optou-se pela singela mudança no nome do evento de “Jornada Brasileira na Cidade sem meu carro” para “jornada Brasileira Cidade Sem Carros”. A mudança da nomenclatura tem a intenção de reforçar a importância da adoção da mobilidade ativa e coletiva pelo conjunto de indivíduos para favorecer a coletividade urbana, o bem comum. Afinal, a cidade sem “meu” carro pode ser melhor para o indivíduo, mas a “cidade sem carros”, isto é, com modos ativos e coletivos fortalecidos ou sob pressão por fortalecimento, é uma ação social para melhorar a cidade para todos.

Com a Lei de Mobilidade Urbana, conquistamos a perspectiva de­­ prioridade para o transporte público como linha norteadora das políticas de financiamento da mobilidade urbana; e com a transformação do Transporte Público em Direito Social constitucionalmente reconhecido, abre-se possibilidade de constituição de um Sistema Único de Mobilidade (SUM) nos moldes do SUS da área de Saúde. Mesmo em tempos de crise política e econômica, é necessário que a sociedade lute para a continuidade da implantação dos projetos referentes ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que, segundo informações do governo, conta com R$ 153 bilhões, incluindo os recursos do Orçamento Geral da União (OGU), linhas de crédito e contrapartidas de agentes públicos e privados. Tais projetos andam em ritmo lento, mas vêm possibilitando a implantação de alguns sistemas estruturais de transportes públicos, como metrôs, ferrovias urbanas, Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) e monotrilhos, além de corredores exclusivos de ônibus segregados e monitorados (BRT), corredores racionalizados e integrados, fiscalizados eletronicamente para não serem invadidos.

Outras ações avançam a olhos vistos. A Cidade de São Paulo implantou mais de 520 km de faixas exclusivas monitoradas com câmeras e ainda pretende fechar o ano com 400 km de ciclovias. Enquanto isso, o Governo do Estado de São Paulo está trabalhando para a construção de 72 km de metrôs, monotrilhos e trens urbanos. Já no Rio de Janeiro estão em operação 53 km de faixas exclusivas (BRS) e 95 km de BRT e também ocorreu recentemente a implantação de uma nova linha de metrô e um sistema de VLT. Algumas ações de cidades brasileiras mostram que é possível melhorar a condição de circulação para os pedestres. Rio de janeiro, Curitiba, São Paulo, Salvador, Aracajú, Recife e centros médios, como São José dos Campos/SP têm realizado ações para melhorar as calçadas e estimular a caminhada; os resultados ainda são iniciais, frente ao desafio nacional de constituir uma rede de calçadas públicas e dar acessibilidade a elas.

Em 2009, ocorreu em Moscou a **1ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito**, que propôs a **Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020**, declarada em seguida pela Assembléia Geral das Nações Unidas. A ONU recomenda aos países membros – entre eles o Brasil – a elaboração e aplicação de um plano diretor para reduzir em 50% o número de mortos e pessoas com sequelas decorrentes de ferimentos em ocorrências de trânsito. O Brasil aderiu a esse chamamento, assinando em 2011 uma carta compromisso a respeito, mas, infelizmente, em vez de reduzir pela metade seus índices, viu crescer em 30% o número de mortes no trânsito nestes últimos anos.

Para avaliar a **Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011,** a ONU convocou a **2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito,** que aconteceu na capital do Brasil**,** nos dias 18 e 19 de novembro de 2015. O encontro reuniu ministros de áreas afins e diagnosticaram o progresso da implementação do Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020 epara tal **elaborou-se a Carta de Brasília como instrumentação das metas e, pela primeira vez, um compromisso internacional enfatiza o transporte público como forma de aprimorar a segurança no trânsito**. Os países também reafirmaram no âmbito da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, a proposta de reduzir à metade, até 2020, as mortes pela violência do trânsito.

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 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. Em 2014, de acordo com relatório do Seguro DPVAT, quase oito mil pedestres foram mortos em atropelamentos no Brasil, o que significa 43 mortes de pedestres por dia; outros quase 116 mil sobreviveram, mas ficaram com lesões permanentes de acordo com a mesma fonte. Em ocorrências de trânsito, os números são ainda piores: 43 mil mortos por ano e mais de 250 mil lesionados.

Assim, continua a luta para tornar cada vez mais efetivos a **Lei da Mobilidade**, a **Paz no Trânsito** e o **Transporte Público como Direito Social,** de modo a mudar mentalidades, possibilitando a implantação da cultura da **Mobilidade Sustentável** no País. E, nesse quadro, o Instituto da Mobilidade Sustentável (**RUAVIVA)**, as entidades que compõe o Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (**MDT**)**,** o Fórum Nacional da Reforma Urbana (**FNRU**), a Associação Nacional de Transporte Públicos **(ANTP)** e a Frente Nacional de Prefeitos convocam as cidades a lançarem este **Manifesto** na **17ª Jornada Brasileira ‘Cidade Sem Carros’,** convidando a população a participar, em **22 de setembro de 2017, uma sexta-feira**, da implantação, por um dia, de ÁREAS LIVRES DO AUTOMÓVEL, para que esse seja um dia de reflexão e consciência para que os **pedestres, bicicletas e transportes públicos ocupem as ruas. O MANIFESTO** propõe:

1. *Que seja criado o* ***Sistema Único da Mobilidade (SUM)*** *com ação conjunta dos três níveis de Governo e da sociedade civil para fazer valer o* ***TRANSPORTE PÚBLICO COMO DIREITO SOCIAL****;*
2. *Que os Governos Federal, Estaduais e Municipais elaborem um programa e coloquem em prática medidas efetivas que demonstrem que o Brasil reduzirá em pelo menos 50% o número de mortos e feridos no trânsito até 2020, assumido o compromisso de implantar ZONAS 30 e reduzir as velocidades nas áreas urbanas a 50 e 60 km/h, além de combater o uso de álcool por motoristas em vias urbanas e rodovias e proibir a circulação de motos entre carros e que o dinheiro arrecadado com as multas de trânsito e com as taxas na fiscalização seja aplicado em educação de trânsito, reforma de calçadas, ciclovias e faixas exclusivas de ônibus e que, a cada ano, o Poder Público preste contas publicamente da aplicação desse recurso;*
3. *Que seja aplicada a Lei de Mobilidade Urbana de forma a garantir que os investimentos em vias públicas, incluindo os viadutos, sejam prioritariamente destinados aos pedestres, ônibus e bicicletas; e que estes sejam os eixos principais de investimento nos Planos de Mobilidade;*
4. *Que, progressivamente, as Prefeituras reservem 70% da utilização das vias para implantar faixas exclusivas de ônibus, fiscalizados eletronicamente, ciclovias, ciclofaixas, corredores segregados de ônibus, bondes modernos (VLTs) e monotrilhos, como obriga a Lei de Mobilidade Urbana;*
5. *Que haja a integração dos sistemas estruturais de transporte – como metrôs, 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;*
6. *Que, onde houver grande fluxo de pedestres, as calçadas sejam de responsabilidade pública e acessíveis às pessoas portadoras de deficiência (implantadas e fiscalizadas pelo poder público). E nos bairros, as prefeituras estreitem as vias e alarguem as calçadas, garantindo a circulação com acessibilidade universal – como determinam as leis e o estatuto para pessoas com deficiência. Nas demais calçadas, que seja feito o plantio de árvores e a instalação de equipamentos que promovam o convívio e bem estar no espaço público;*
7. *Que a fiscalização da faixa de pedestre seja executada com o uso do instrumento da multa, para que a norma seja respeitada, como acontece em Brasília, onde o rigor da fiscalização levou a maioria dos motoristas a respeitar a cidadania dos pedestres, fazendo valer o Código de Trânsito Brasileiro****.***
8. *Que se estabeleçam políticas de estacionamento de automóveis com regulação pública; que haja estacionamentos nas estações periféricas junto aos corredores estruturais, estimulando o uso do carro como alimentador do transporte público e que as taxas para estacionamentos não vinculados ao transporte público sejam progressivamente mais altas à medida que o estabelecimento esteja mais próximo das áreas centrais ou das regiões mais congestionadas da cidade e que tais taxas urbanas formem um fundo público para investimentos exclusivos em obras de transportes públicos, calçadas e ciclovias;*
9. *Que se proíba o estacionamento em todas as vias de circulação dos transportes públicos. E 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);*
10. *Que seja garantida a qualidade dos serviços convencionais de ônibus e também do ar nas cidades, com o apoio de recursos federais e estaduais, para que a frota tenha piso baixo, câmbio automático, motores traseiros de ultima geração, não poluentes (elétricos, etanol, hidrogênio) ou a diesel com baixa emissão de enxofre regulados de modo a não emitir fumaça preta nos pedestres e na cidade;*
11. *Que os Governos Federal e Estaduais apóiem, com recursos extratarifários, as experiências municipais de barateamento das tarifas, passe livre e outras ações, com vistas a sustentabilidade econômica dos serviços, para conquistar a qualidade de serviço, a universalização do acesso à mobilidade urbana e o direito à cidade;*
12. *E que os investimentos em sistemas estruturais de transportes públicos entrem em operação com controle social, integrados, racionalizado e com calçadas acessíveis, ciclovias e estacionamentos e acompanhados do barateamento das tarifas em todo território nacional,* ***para finalmente transformar a “rua dos carros” em “rua das pessoas”, com Paz no Trânsito.***