

## **MANIFESTO DO INSTITUTO MDT PARA AS ELEIÇÕES DE 2018: Priorizar a mobilidade sustentável e a paz no trânsito é garantir transporte como direito social, qualidade de vida, ambiente saudável e fomentar o desenvolvimento econômico!**

Nestes últimos anos, a mobilidade urbana avançou muito com a Política Nacional da Mobilidade Urbana - PNMU, Lei nº 12.587/2012 e com a aprovação de Emenda Constitucional que transformou o transporte em direito social. Infelizmente, isto ainda não se traduziu em **prioridade para os investimentos em Mobilidade Urbana nem tampouco na garantia de espaço qualificado para os pedestres, e espaço viário adequado para ciclistas e para o transporte público, com a promoção da Paz no Trânsito.**

O momento é de profunda crise em nosso país nas diversas dimensões: econômica, política e social. Muitos desafios se apresentam para a nossa sociedade e fica clara a necessidade urgente da mobilidade urbana ser tratada como questão central do Estado e da sociedade, abordando de forma integrada seu impacto econômico, ambiental e social, com relevância fundamental no desenvolvimento e na garantia de qualidade de vida das pessoas.

É importante destacar que, neste contexto, o investimento em transporte coletivo é uma alternativa para o desenvolvimento econômico. Nos Estados Unidos, estudos apontam que para cada US\$ 1 investido em mobilidade urbana, retornam US\$ 6 para a economia. É importante destacar também, que o sistema de mobilidade das principais cidades do mundo tem algum tipo de subsídio.

As estações metroferroviárias, que somente recebiam passageiros, ao longo do tempo se transformaram em locais para a integração com outros modos de transporte e atualmente são utilizadas para diminuir o custo das passagens e melhorar a vida nas cidades, se transformando em novas centralidades com pontos comerciais, escolas, postos de saúde, habitações, escritórios etc.

Uma questão importante, principalmente nas grandes cidades, é o excesso de tempo gasto pelas pessoas durante seus deslocamentos no trânsito. Este é um grande prejuízo para nossa economia e há estimativas que apontam impacto de 3% do PIB do Brasil. Outro aspecto importante é que nem só com altos investimentos podemos avançar na mobilidade urbana. Medidas que integrem, racionalizem, permitam acesso à informação e qualifiquem os sistemas de transporte, quando associadas a medidas que garantam aumento da velocidade e frequência do sistema, como faixas exclusivas de ônibus, podem dar resultados significativos e assegurar menor tempo de percurso, aumentando a qualidade de vida, diminuindo a poluição e custos de operação do transporte público coletivo.

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, e para que os empreendimentos implantados não sofram retrocessos. É preciso garantir prioridade aos metrô e trens urbanos, aos sistemas de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) monotrilhos e aos corredores exclusivos de ônibus, sistemas BRT (Transporte Rápido por Ônibus) e faixas exclusivas, e que esses equipamentos sejam integrados a redes cicloviárias e de calçadas acessíveis.

É necessário que o Estado Brasileiro se reorganize estruturalmente de forma interfederativa para cumprir a determinação constitucional de prover o transporte público como direito social e serviço essencial constituindo um **Sistema Único da Mobilidade Urbana Sustentável – SUM** (nos moldes dos Sistemas Únicos da Saúde - SUS e da Assistência Social - SUAS).

As medidas voltadas à mobilidade urbana sustentável devem internalizar as prioridades estabelecidas pelo **Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020**, que visa à redução de 50% do número de mortos e feridos com sequelas graves e incapacitantes resultantes de ocorrências de trânsito. E **internalizar também as recomendações da 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, consubstanciadas na Carta de Brasília, que inclui o compromisso internacional de ênfase para a importância do transporte público como forma de aprimoramento da segurança no trânsito.**

Neste sentido, o Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos – MDT propõe que os candidatos a Presidente da República, Governadores, Senadores, Deputados Federais e Estaduais se comprometam a cumprir o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana e na Constituição, incluindo as seguintes propostas em seus programas de governo:

1. **Criar o Sistema Único da Mobilidade Urbana Sustentável (SUM) que estructure a gestão operacional e financeira da mobilidade urbana, abrangendo os três níveis de Governo e a sociedade civil, integradamente 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 em vias públicas, incluindo os viadutos, sejam, prioritariamente, destinados aos pedestres, metrô, trens, sistemas de VLT, mon trilhos, sistemas de BRT, ônibus e bicicletas e que estes sejam os eixos principais de investimento nos Planos de Mobilidade;**
3. **Cumprir as recomendações do Acordo de Paris para o Clima, da Agenda 2030, e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), para que integrem as agendas de lutas das Organizações da Sociedade Civil e dos Governos, bem como cumprir, em todos os níveis de Governo, as determinações do Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 e da Carta de Brasília aprovada na 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, para a redução, até 2020, de 50% do número de mortos e feridos com sequelas graves e incapacitantes resultantes de ocorrências de trânsito, e cumprir ainda o compromisso internacional pela priorização do uso do transporte público como forma de aprimoramento da segurança no trânsito;**
4. **Promover a racionalização e melhoria da mobilidade com investimentos nos sistemas estruturadores: metrô, trens urbanos, sistemas de VLT, mon trilhos, sistemas de BRT e sua integração com as bicicletas, calçadas acessíveis e bilhetagem eletrônica temporal (“bilhete único”) e o serviço de ônibus convencional qualificado e racionalizado;**
5. **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;**
6. **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;**
7. **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.**