

Neste Manifesto da 20ª Jornada Brasileira 'Na Cidade, Sem Carro', que acontece próximo a mais uma eleição Municipal, o Instituto RUAVIVA e o Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos – MDT propõe que essas propostas contribuam na elaboração de Programas de Governos Municipais, juntamente com os governos Federal e Estaduais e o Parlamento do País se comprometam com os objetivos e princípios estabelecidos na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana e na Constituição, de dar as condições para que o Transporte Público se efetive como serviço público essencial e um Direito social, propomos:

1. Criar e implantar 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. 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 bilhete eletrônico temporal (“bilhete único”) e que o serviço de ônibus seja racionalizado;
4. 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, além de acessíveis às pessoas portadoras de deficiência, sejam implantadas e fiscalizadas pelo poder público;
5. 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;
6. 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 constituam um **Fundo de Mobilidade Urbana** para subsidiar as tarifas, investimentos em projetos que ampliam a fluidez e reduza o tempo de viagem para os clientes do Transporte público em todas as modalidades;
7. 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;
8. 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;
9. 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;
10. 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.*
11. Ampliar a cobrança de IPVA para todos os veículos automotores, ou seja, que aviões, helicópteros e todo tipo de transporte aquático comecem a pagar esse imposto, de maneira que contribuam sua renda seja destinada ao Fundo Nacional da Mobilidade Urbana que servirá para o custeio de sua manutenção e melhorias.