

# Muito Além do Automóvel: Por uma Política Nacional de Mobilidade Sustentável

*Publicado em: 06/06/2000*

## **1. Automóveis como eixo da Política Nacional de Mobilidade Urbana: um tema tabu**

Interessante verificar-se como um tema tão popular como o automóvel é tão difícil de ser debatido, principalmente por representar a efetiva Política Nacional de Transporte, eficientemente colocada em prática, apesar de não fazer parte, expressamente, dos documentos e discursos técnicos e políticos gerados quando se aborda o tema da mobilidade urbana.

Essa política tem se implantado no país por alguns motivos, a priori, pelo fato do automóvel ter revolucionado o espaço urbano e a mobilidade, apesar do alto custo social ao poluir, sugar recursos públicos de áreas essenciais e degradar a qualidade de vida de nossas cidades. Em segundo lugar pelo poder econômico que trás junto consigo, onde é eixo estruturador da política econômica, tanto para defender os preceitos desenvolvimentistas quanto constituir-se numa das importantes fontes de captação de recursos para o Governo através da tributação. Nesse sentido e também do ponto de vista da saúde pública que ele é extremamente parecido com o que acontece com o fumo. Por tudo isso que existe um grande exército de políticos, governadores, prefeitos, empreiteiros, metalúrgicos, comerciantes, industriais, banqueiros, magistrados, universidades, muitos usuários de transporte coletivo (contraditoriamente) e mesmo dirigentes máximos da nação, trabalhando diariamente para que a cultura automobilística não saia das veias de cada brasileiro como um vírus incurável.

A eficácia dessa política é facilmente percebida na medida em que a bandeira da prioridade ao transporte coletivo em relação aos automóveis não tem opositores. Essa bandeira é defendida, na grande maioria dos casos, apenas nos discursos, pelos políticos, governadores e prefeitos de todos os partidos e mesmo pelos metalúrgicos, fabricantes e usuários dos automóveis. No interior do setor de transporte público há uma forma dominante de tratar o tema, defendendo a prioridade ao transporte coletivo sem atacar de frente os privilégios do automóvel e seus malefícios à qualidade de vida, ao meio ambiente e ao desenvolvimento social do país. Argumentam que é um poder muito grande e consolidado e por isso é impossível mudar o pensamento daqueles que dirigem o país no campo econômico e político (público ou privado). Essas posturas e discursos não têm ameaçado o domínio geral e irrestrito da cultura automobilística, é claro.

A defesa da bandeira de prioridade ao transporte coletivo, sem atacar de frente a prática predatória e privilegiada do automóvel, tem se constituído num erro tático, que se tornou estratégico. Isso tem levado a deterioração da qualidade de vida de nossos principais centros urbanos e, mais recentemente, a um beco sem saída, à indústria de veículos e equipamentos de metrô, ferrovias, barcas, ônibus, um grande contingente de trabalhadores da indústria, da operação e de obras do setor e os operadores das várias modalidades de transporte coletivo.

Esse lamentável estado de deterioração decorre principalmente da concorrência dos automóveis e do transporte clandestino que é resultado direto do incentivo à indústria automobilista.

É transparente o futuro predestinado de nossas cidades transformado no caos de mobilidade das principais capitais da América Latina, da África e da Ásia, caso não haja uma opção preferencial, séria e compromissada pelo transporte coletivo.

O automóvel é parte do cotidiano das questões de mobilidade estando nas páginas de jornal, nos noticiários de televisão e rádios, nas propagandas, nas conversas de bar, filmes e novelas onde temas como a corrupção e a construção de estradas e das obras viárias são tratadas, a disputa do dinheiro público para instalação de montadora, as corridas e os heróis do automobilismo, os acordos automobilísticos entre patrões e empregados, os prazeres de velocidade, o status e progresso social ao possuir o carro do ano, as propagandas com crianças empurrando carro ou incentivando deixar o transporte coletivo, essas e tantas outras expressões são exemplos da eficácia da cultura do automóvel no modo de vida do brasileiro.

Uma das bem sucedidas práticas dessa cultura é dividir a mobilidade em vários pedaços como se pudesse ter uma via totalmente dividida em pedaços para cada modo de deslocamento (um pedaço para o carro, outro para o ônibus, outro para o pedestre e outro para a bicicleta) ou mesmo a gestão do trânsito também pudesse ser dividida. Nessa absurda concepção existe o pressuposto básico de que a função do poder público é garantir o deslocamento fluído dos veículos e não das pessoas. Essa fluidez que é marca registrada dessa cultura, tem como base o fato do ser humano ter de necessariamente de se adaptar as necessidades do automóvel.

Para essa adaptação existe um imenso aparato de normas e bases educacionais para ensinar a viver no trânsito sem atrapalhar a fluidez. Os espaços vivenciais de trânsito para crianças, ensinam como se proteger dos automóveis, e como se portar segundo os ditames da fluidez. Para eficácia dessa fluidez mais de 25 mil seres humanos são chacinados no momento do acidente, mais de 15 mil nos hospitais, até um mês depois do acidente, e outros 100 mil tornam-se paraplégicos por delitos de trânsito.

A poluição causada pelos automóveis, no tocante a saúde, é tratada com absoluto descaso, os catalizadores catalíticos, que reduzem em trinta vezes o nível de monóxido de carbono dos carros que atacam, particularmente, os indivíduos que sofrem do coração e de problemas respiratórios, equipam apenas 10% dos carros em circulação no mundo. De qualquer forma, ainda que este quadro melhore nos próximos 15 anos, os índices de crescimento do tráfego deveria ficar, segundo a Organização para Cooperação e desenvolvimento Econômico - OCDE, em 1,5%. Entretanto, a própria OCDE afirma que nos Países industrializados ela está decaindo de 3,5% da década de 80 para 2,3% na década de 90, enquanto no resto do mundo se verifica um crescimento 4% a 5%, onde há em termos tecnológicos e fiscalização, um atraso de dez anos nos controles de emissão de poluentes.

A Associação Nacional de Transporte Público – ANTP, vem a muitos anos trazendo a discussão de uma Política de Transporte e Circulação, focada na redução de acidentes, na prioridade ao

transporte coletivo urbano, e na municipalização da gestão. As principais referências desse trabalho são o Projeto Transporte Humano, onde está expressa uma Política Nacional de Transporte e o Código do Trânsito Brasileiro. Esse enfoque tem trazido indiretamente o tema dos automóveis para discussão, principalmente através do estudo feito pela ANTP e o IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada sobre as deseconomias geradas pelo tráfego, onde fica explicitada a inviabilidade da Política Nacional de Transporte e Circulação centrada no automóvel, para o desenvolvimento econômico, social e sustentável de nossas cidades,.

Mais recentemente o Instituto da Mobilidade Sustentável – Ruaviva, a partir principalmente da tese do Não Transporte da ANTP, e comprometido com os preceitos da Agenda 21 e do Habitat II, decidiu-se pelo tema “Mudando o automóvel” como eixo principal de sua atuação, sabendo da dificuldade de sensibilização do setor, mas confiante em um trabalho junto a sociedade brasileira, que começa a se envolver com temas de cidadania, ética, humanismo, e qualidade de vida. O Instituto acredita que também se voltando para a mudança de valores na mobilidade e ao trabalho com jovens e imprensa, pode ser possível envolver pela emoção as pessoas e contribuir para que a discussão desse tema deixe de ser um tabu.

Mais estranho é ver que em um dos principais centros do poder Econômico, a Europa, esse tema além de não ser tabu é parte das políticas públicas de mobilidade e é hoje patrimônio eleitoral dos políticos, chegando a temas como “cidades sem carros”, “um dia sem automóvel” “reinventando a mobilidade”, etc.

Esse texto pretende questionar a manutenção do tema do automóvel e a explicitação de sua cultura como tabu, apontando alguns referenciais para que um dia possamos ter implantado no país uma Política Nacional de Mobilidade Sustentável, onde o Poder público comprometido com valores cidadãos, possa gerir a mobilidade urbana, tendo como base o deslocamento seguro dos seres humanos e das mercadorias e não a sua atual função de serviço da fluidez dos automóveis a qualquer custo.

## 2. Os mitos da cultura automobilística

Em 1896 foram vendidos treze Duryea Motor Wagons em Detroit. A invenção do automóvel passou a ser o brinquedo irresistível das classes ricas, primeiramente, e depois de toda a classe média. Esse dia foi comemorado cem anos depois com uma passeata de 2 mil carros criando um novo tipo de congestionamento em Detroit.

Mas é com a Ford e seu Modelo T, que o carro vai tomando conta da paisagem urbana e em 1908 fabrica 10 mil veículos. Cinco anos depois os Modelos TS introduz a linha de montagem e fabricam 150 mil veículos/ano.

Quarenta e sete anos depois o mundo tinha uma população de 2,6 bilhões de pessoas e 50 milhões de automóveis. No centenário dos automóveis a população era de 5,5 bilhões e os carros de 500 milhões. A frota automobilística cresce dez vezes mais que a população e no ano do centenário, 50 milhões de veículos foram fabricados atingindo vendas de 1 US\$ trilhão. Estima-se que por volta de 2005 haverem mais de 100 milhões de automóveis fabricados por ano.

Esse quadro aponta um futuro para o ser humano bem diferente dos prazeres, da valorização social, e da ampla e irrestrita acessibilidade que o automóvel propicia, para uma verdadeira maldição para a vida urbana se os carros não forem devidamente controlados e modificados em suas características, tecnologia e seu uso.

Esse quadro no Brasil já é bem presente na pesquisa feita em dez cidades brasileiras pelo ANTP/IPEA, que demonstra que não há equidade na apropriação do sistema viário principal, pois somente 10% a 20% dessas vias é ocupada pelos veículos de transporte coletivo por ônibus, que representam 70% das viagens dos transportes motorizados. A ausência de equidade na apropriação do sistema viário principal das cidades chega a absurdos quando se considera a ocupação da via por cada passageiro de automóvel. É de 7 a 27 vezes mais que o ocupado pelo passageiro de ônibus nos limites mínimos e máximos nas cidades de Campinas-SP e no Rio de Janeiro.

Segundo manchete e artigo do Correio Braziliense a “Velha fábrica de subsídios”, se referindo as montadoras de automóveis, não detém mais o título de grandes geradoras empregos, pois estão no 38o lugar no ranking de 41 dos principais setores de geração de emprego no país, segundo o BNDES (gerando 85 empregos enquanto a indústria de vestuário gera 211).

Uma vez mantido as estimativas de crescimento de 2,5% da população urbana brasileira e 4% da frota de veículos da frota de veículos, se constata valores extremamente preocupantes, quando se parte do ano de 1995 quando a frota era de 25 milhões , hoje de 31 milhões e estima-se que no ano 2010 será de 47 milhões , portanto um crescimento de 88% contra o da população no mesmo período de 45%, passando de 120 para 174 milhões (fonte ANTP) .

Considerando essas cifras e tendo como base que os congestionamentos sobem geometricamente em relação ao crescimento da frota, em um quadro já crítico nas principais cidades brasileiras , percebe-se que o modelo de mais carro/mais sistema viário está esgotado, sendo impossível de ser suprido com os recursos do País. O caos que já se verifica atualmente em São Paulo (17 a 20 km/hora no pico) irá piorar significativamente e já está se espalhando pelas demais cidades brasileiras.

### 3. É hora do transporte coletivo disputar o mercado com o automóvel

O setor de transportes urbanos tem, infelizmente, atuado de forma muito tímida, para não dizer conservadora, com relação ao seu mercado. Isso tem levado ao fortalecimento do corporativismo e, conseqüentemente, a disputas de um mercado antes cativo que se modifica a cada dia pela própria evolução tecnológica e é sentido claramente pelo crescimento do transporte clandestino.

Temos um setor que, com raríssimas exceções, parece conformar-se com a perspectiva de um transporte público sempre ruim, servindo de fonte de influências políticas para lucros conjunturais. Com isso, de um lado temos um empresário lento para aceitar as mudanças e para planejar o desenvolvimento do setor em longo prazo e, de outro, os governos municipais e estaduais na maior parte dos casos refratários a um trabalho que envolva o conjunto do

setor (rodoviários, empresários, usuários) e ainda muito distantes de um trabalho que escute as demandas e expectativas da população através das pesquisas de opinião e dos serviços de atendimento aos usuários.

Quando a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) lança o projeto Transporte Humano, cujo mote é a unificação do setor constituindo um Comitê de Promoção do Transporte Público, para fazer do transporte público um pressuposto do desenvolvimento sustentável de nossas cidades, a reação do setor é fria.

Mas na sociedade essa frieza começa a apresentar mudanças quando começam a ser contestados os permanentes subsídios ao automóvel pelo Estado, por intermédio do barateamento dos combustíveis, dos financiamentos para aquisição de veículos e ampliação do sistema viário e sinalização e das isenções de impostos e financiamento das montadoras. Questionam-se, também, os crimes ao meio ambiente, provocados pelo aumento da poluição e dos congestionamentos.

Há dez anos era difícil acreditar que uma restrição ao uso dos automóveis, permitindo sua circulação em dias determinados, através do número da placa, tivesse tão boa aceitação pelos próprios usuários, como aconteceu em São Paulo onde 70% da população aprova o rodízio, ou ainda que em Brasília, onde a velocidade e o desrespeito à faixa de pedestre eram a marca ou a cultura da cidade e de seus visitantes, fosse possível a redução da velocidade das vias e de forma cidadã o motorista parar na faixa, dando passagem prioritária ao pedestre, mesmo sem semáforo, ou mesmo que fosse possível, na Europa, por meio de um plebiscito, proibir a entrada de carros na área central e se fazer na França e na Itália um dia sem automóveis. A tendência na Europa caminha para uma convivência pacífica entre o automóvel, o transporte público, o uso das bicicletas, e os deslocamentos a pé.

As condições para se implantar uma mobilidade sustentável, propiciando melhoria na qualidade de vida e o mercado para o transporte público, dependem da ação unificada do setor onde o ponto de mudança passa pela superação dos corporativismos e dos interesses imediatistas.

Com uma ação conjunta na linha do projeto Transporte Humano, que está no caminho de uma Política Nacional de Mobilidade Sustentável, é possível se contestar o subsídio ao automóvel e reivindicar que ele seja carreado para o transporte público e para o desenvolvimento das cidades, viabilizando a descentralização das atividades no espaço urbano em direção a um novo urbanismo, onde a idéia antiga e ultrapassada de zoneamentos estanques seja substituída por uma gestão do uso do solo que compreenda e leve em conta a dinâmica da mobilidade do cidadão.

A ação estrutural é haver uma melhora significativa na qualidade do serviço de transporte espalhando pelo país as experiências exitosas apresentadas no livro "Transporte Humano" da ANTP. Ao mesmo tempo, é urgente se promover uma ampla campanha publicitária para mudar a imagem do transporte público. Realizar essas ações básicas requer unidade daqueles

que atuam no setor público e privado do transporte urbano e de seus usuários e trabalhadores, investindo-se do compromisso com o futuro sustentável de nossas cidades.

#### 4. Conferência do habitat reafirma a mobilidade sustentável

Foram mais de 6 mil participantes, em uma iniciativa da Organização das Nações Unidas – ONU, que durante duas semanas estiveram reunidos na Conferência Oficial e no encontro das ONGs trocando experiências sobre o futuro sustentável das cidades. Entre outras conclusões, o transporte público e o transporte não motorizado foram eleitos como instrumentos básicos para a construção de cidades sustentáveis.

Com essa priorização, foi proposta uma organização urbana que reduza a necessidade de viagem e investimentos, juntamente com uma legislação que priorize a utilização mais produtiva do espaço viário existente. A circulação dos automóveis deverá ser restringida nos centros urbanos e corredores de transportes e a indústria incentivando a fabricar carros menores, mais resistentes e menos poluentes, e que sua utilização seja permitida em alguns corredores só com lotação de mais de três passageiros ou integrados aos sistemas de transporte público.

Foram apresentadas as experiências de cidades como Estocolmo e Amsterdã onde, mediante consulta popular, houve de fato a restrição ao automóvel nas áreas centrais e os governos tiveram uma legítima aprovação popular nas urnas, diferente dos políticos brasileiros que continuam acreditando que investir em transporte público não gera prestígio popular. Sobre esse fato, também foi apresentada uma pesquisa feita na Europa onde 84% da população se colocaram favoráveis ao transporte coletivo, enquanto que apenas 46% dos políticos foram a favor. Isso mostra que mesmo na Europa, com uma cultura ambiental e de cidadania bem mais desenvolvida, os políticos ainda se distanciam do posicionamento popular.

Istambul, através do Habitat II, lança o desafio para que toda a sociedade civil e os governos estaduais e municipais empunhem suas bandeiras, tornando o transporte público no País um serviço digno e acessível à população e assim demonstrar que é possível uma revolução urbana onde as cidades tornem-se auto-sustentável econômica e socialmente.

#### 5. Por uma Política Nacional de Mobilidade Sustentável

O transporte e a circulação nas cidades representam, cada vez mais, a comunicação do social, do econômico, do cultural. A mística das soluções, através das grandes obras viárias, tem entrado numa encruzilhada com a crise econômica mundial e a restrição dos créditos aos Estados e Municípios. Vias expressas urbanas, viadutos, túneis e complexos viários se espalham durante o período da ditadura militar e só foram reduzidos nos Governos Democráticos devido aos escassos recursos para fazer frente ao desmesurado crescimento da frota automobilística. Assim se percebe um forte fortalecimento dos mecanismos de incentivo ao consumo dos automóveis sem que haja recursos para manter a política de mais carros mais viários e viadutos.

Em uma outra direção no cenário internacional, com forte influência no nacional, há um avanço da consciência ambiental e do desenvolvimento sustentado que questionam os

desperdícios e os males para o ser humano dessa Política Nacional de Transporte e Circulação centrada no automóvel.

Setores da sociedade começam a clamar por uma nova cultura de mobilidade que promova a apropriação eqüitativa do espaço e do tempo na circulação urbana, priorizando os modos de transporte coletivo, a pé e de bicicleta, em relação ao automóvel particular, que promova o reordenamento dos espaços e das atividades urbanas, de forma a reduzir as necessidades de deslocamento motorizado e seus custos, e construa espaços e tempos sociais onde se preserve, defenda e promova, nos projetos e políticas públicas voltadas ao transporte público e à circulação urbana e ao desenvolvimento urbano, a qualidade do ambiente natural e o patrimônio histórico, cultural e artístico das cidades e os bairros antigos.

O sonho de se conquistar a Mobilidade Sustentável no país começa desse clamor.

A Mobilidade Sustentável questiona radicalmente o urbanismo automobilístico que transformou a classe média em homens e mulheres de quadro rodas e revolucionou as cidades no século 20, reservando mais de 40% de seus espaços urbano para vias, oficinas, garagens, estacionamentos, fábricas e que também levou a um imenso desperdício de obras onde as vias públicas ficam, em sua maioria, 20 horas ociosas e as quatro restantes no contra fluxo.

Mobilidade Sustentável é priorizar um investimento em um novo centro ou reforçar centros de bairros, ao invés de aplicar grandes recursos em obras viárias para resolver um congestionamento. Significa reconquista ou dar sobrevida a um sistema viário ocioso, a partir de pequenas obras articuladoras que melhorem a macroacessibilidade; da utilização de sistemas de controle informatizado de semáforos com prioridade ao transporte coletivo; da criação de binários ao invés de duplicação de vias; da restrição de acesso do automóvel e da determinação de transporte coletivo e de carga nos bairros populares.

O transporte não motorizado, na mobilidade sustentável é incentivado de forma responsável e conseqüente sendo utilizada não só para o lazer, mas principalmente para o trabalho, tratando os deslocamentos a pé e de bicicleta como modos de transporte com via iluminada e sinalizada e com planejamento próprio, dando prioridade as viagens aos centros de bairros e em regiões periféricas. Sair de um bairro da periferia e ir a um emprego no próprio bairro, ou a um centrinho local onde determinada loja vende ao mesmo preço de um centro chamado de tradicional, poder estar viabilizando a bicicleta, reduzindo gastos com combustível e, conseqüentemente, a poluição atmosférica, recriando-se uma nova qualidade de vida.

O Terceiro Milênio reviverá, como prioridade e como moderno, o modo a pé de deslocamento, a bicicleta, o transporte coletivo. O automóvel permanecerá como alternativa. São Paulo já tem 35% das viagens feitas a pé. Na Índia e na China, o transporte por bicicleta representa 70% das viagens e, na Holanda, 40%.

Este novo paradigma de lidar com o transporte e circulação enfatiza as relações de deslocamento de forma holística e amplia o conceito de transporte para o de comunicação, através da utilização de novas tecnologias e rompe com a cultura e a tecnologia das

megalópoles e dos mega projetos, e da priorização do econômico sobre o social. Pretende promover o desenvolvimento das cidades com qualidade de vida, através de um conceito transporte consciente, sustentável, ecológico e participativo.

Sendo um dos promotores do desenvolvimento urbano, econômico e social de forma sustentável, a Mobilidade Sustentável tem como referência que devam ser promovidas a paz e a cidadania no trânsito, a eficiência energética e o combate a emissão de agentes poluidores, sonoros e atmosféricos, além da eficiência e a qualidade nos serviços de transporte público, com apropriação social dos ganhos de produtividade decorrentes

O processo de descentralização de nossas cidades através pela constituição de redes de lojas, farmácias, supermercados, pela descentralização das sedes das unidades produtivas das indústrias e dos serviços, pelo crescimento dos centros dos bairros e dos corredores comerciais, pelo advento do fax e modem dos computadores, pelas lojas de franchise, pela descentralização bancária em caixas automáticas e serviços via telefone. Tudo já mostra uma tendência para uma nova cidade do futuro onde se reduza de fato a necessidade de deslocamento e se descentralize as atividades com o transporte tendo menores custos, a quantidade de obras se reduzindo e a infra-estrutura viária existente otimizada.

A construção da cidade do futuro terá de ser feita com o fortalecimento do poder local (municipal), conquista dos direitos de cidadania, radicalização da democracia com ampliação dos controles, e a decisão pelos setores populares (orçamento participativo, transparências nas informações, desestatização e desprivatização do Estado). Os investimentos públicos decididos pelo Orçamento Participativo demonstram uma radical melhoria nos bairros populares e uma democratização do processo de decisão das obras estruturais onde serão disputados os recursos entre aquelas de saneamento básico, pavimentação de vias de trajeto de ônibus, ou uma simples via no interior de uma favela.

O futuro também está no forte rompimento com o senso comum técnico construindo a cidade das diferenças onde os variados espaços sociais sejam valorizados, negando assim a cidade homogeneia dos planos urbanísticos e legitimada na forte segregação social e espacial, incorporando a cidade real, rica em vida social e cheia de solidariedade.

Os pressupostos básicos da Mobilidade Sustentável estão se tornando referência para um novo urbanismo, onde os conceitos de desenvolvimento sustentável com real compromisso de vida se aliam a uma realidade onde as nossas cidades caminham a passos largos para a descentralização e para serem guiadas pela qualidade de vida tendo os veículos domesticados para deixarem de poluir, matar, e inviabilizar o direito de ir e vir de toda população.

Conquistar estas mudanças é um desafio à vontade política dos governos que se guiam pela democracia e pelas prioridades sociais. É, principalmente, um trabalho de conscientização da sociedade em relação à urgência dessas propostas para iniciarmos o Terceiro Milênio valorizando a qualidade dos produtos, das relações sociais e da vida no planeta terra.

Na Europa nove países farão um dia sem automóveis em 22 de setembro desse ano e o Brasil pode começar implementar sua Política Nacional de Mobilidade Sustentável utilizando-se dos pressupostos apontados acima, com iniciativas que comecem a mostrar a população que é possível construir esse sonho:

Prefeitos e governadores podem e precisam de • poucos recursos para criar faixas e vias exclusivas, utilizando-se das vias existentes, para os corredores de ônibus e mesmo para disponibilizarem só para os ônibus o sistema viário principal nos horários de pico;

Qualquer financiamento para o sistema viário • só seja concedido onde houver prioridade absoluta ao transporte coletivo e ao não motorizado;

Sejam proibidos quaisquer • subsídios e isenções públicas a fabricação e importação de automóveis sejam para novas fábricas, renovação de frota, e desenvolvimento tecnológico (com exceção a produção de carros elétricos ou outro combustível não poluente e carros urbanos - para duas pessoas, velocidade máxima de 50 km/hora), pois há um parque industrial já consolidado e um mercado, que no momento de recessão tem tido queda de vendas e produção, mas que comparado a outros países, é um mercado que irá se expandir atraindo outras empresas concorrentes para o país;

- Cada carro que seja fabricado e que circule no país contribua diretamente para um amplo investimento nos transportes coletivos e não motorizados, através da vinculação de todo recurso do IPVA e parte do ICMS e também através de parte dos impostos sobre combustíveis e sobre os veículos em fundos municipais, estaduais e federal e, em particular, que o BNDES volte a financiar os órgãos públicos, principalmente, na construção de novos sistemas metrô - ferroviários;

Sejam • implantados rodízios, pedágios urbanos e taxados os estacionamentos públicos e privados (rotativos ou não) e que esses recursos sejam aplicados nos transportes coletivos e não motorizados;

- Finalmente, os privilégios hoje dados ao automóvel sejam repassados em sua totalidade aos transportes coletivos e não motorizados como medida estrutural para promover uma revolução urbana no País, fazendo nossas cidades mais competitivas internacionalmente na captação de recursos, mais humanas, auto-sustentáveis e portanto mais felizes.

[Conheça o sítio do Rua Viva.](#)