

Relatório da conferência

Passos para o transporte público local gratuito – conferência pela internet em 22 de abril de 2021 fazendo parte da série Direito de Mobilidade

Por Manuela Kropp, gerente de projetos da Rosa-Luxemburg-Stiftung Brussels

Esse foi o terceiro e último evento da série Direito de Mobilidade, organizado conjuntamente pela Rosa-Luxemburg-Stiftung New York City, Rosa-Luxemburg-Stiftung São Paulo e Rosa-Luxemburg-Stiftung Brussels. Mais informações sobre os eventos anteriores podem ser encontradas nos seguintes links: Women in the City and Mobility [Mulheres na Cidade e Mobilidade] (25 de fevereiro de 2021): https://www.youtube.com/watch?v=uK7-a_XhKnA; e Right to Mobility against Racism [Direito de Mobilidade contra o Racismo] (25 de março de 2021): <https://www.youtube.com/watch?v=qUPYqT2OZxc>.

Ônibus e trens de todo o mundo estão lutando contra a **perda de receitas**¹ devido à pandemia da COVID-19 (prevê-se que a Alemanha, por exemplo, tenha uma perda de receitas de € 3,5 bilhões em 2021 e ao redor do globo o número de usuários de carros está aumentando, da mesma forma que os números de vendas de carros usados em alguns países (ex.: nos Estados Unidos)). A proteção do clima torna ainda mais importante evitar sucatear serviços ou linhas de ônibus ou trem e **em vez disso ampliar o transporte de massas e reconsiderar as suas formas de financiamento**. Dadas a situação social em deterioração e a queda de renda em vários níveis da sociedade, transporte público de baixo custo ou gratuito é fundamental para os nossos **serviços de interesse geral**. Afinal, o direito de mobilidade somente pode ser atingido por meio de um transporte de massas bem desenvolvido que seja acessível para todos.

Em **cerca de 100 cidades ao redor do mundo** já se tornou gratuito, de modo a garantir o direito de mobilidade para todos. Iniciativas em muitas regiões em todo o globo estão lutando por transporte gratuito desse tipo porque a mobilidade é um direito fundamental que não pode depender da capacidade das pessoas de pagar. Nos **Estados Unidos**, vereadores (como Michelle Wu in Boston²) estão defendendo o transporte público gratuito como parte do *Green New Deal*. No **Brasil**, movimentos como o Movimento

¹ www.nytimes.com/2021/03/25/climate/buses-trains-ridership-climate-change.html:

Sengupta, S. / Abdul, G. / Andreoni M. / Penney, V. (2021). Riders are abandoning buses and trains (Os passageiros estão abandonando ônibus e trens). The New York Times, 25 de março.

² Ver, por exemplo, www.cnbc.com/2020/03/02/free-public-transportation-is-a-reality-in-100-citiesheres-why.html.



Passe Livre e Tarifa Zero defendem há anos que o transporte público passe a ser gratuito. Na **Alemanha** também, iniciativas (como em **Nuremberg**) tiveram sucesso ao pressionar por um *365-Euro-Ticket* (um bilhete anual para que um usuário de transporte de massas possa fazer percursos ilimitados pagando o equivalente a € 1,00 por dia em uma área específica) e um "bilhete social" para pessoas carentes, e tem havido campanhas de longa duração pela adoção do transporte público local gratuito.

Convidamos acadêmicos, políticos e ativistas para debater essas questões. Mais de 100 participantes do Brasil, dos Estados Unidos, do Canadá, da Alemanha e de toda a Europa estiveram na conferência.

Andreas Günther, diretor executivo do escritório de Nova York da Rosa-Luxemburg-Stiftung, nas suas palavras de boas-vindas, enfatizou papel do transporte público local no combate a mudança climática. Embora algumas reduções de emissões tenham sido atingidas em outros setores da economia nos últimos anos, **as emissões de gases do efeito estufa ainda estavam aumentando sem controle no setor de transportes**. À luz dos bilhões de euros gastos a cada ano na manutenção e expansão da infraestrutura para carros na União Europeia, ficou claro que as autoridades têm que direcionar **mais financiamento público** para o transporte de massas local. A cooperação entre o sindicato alemão *ver.di* e *Fridays for Future* no mais recente dissídio coletivo salarial mostrou que a proteção do clima deve avançar lado a lado com um bom sistema de transporte público.

Judith Dellheim, pesquisadora da Rosa-Luxemburg-Stiftung, salientou que o que importava era o **direito de mobilidade social e ambientalmente sustentável** e, portanto, o direito social ao transporte público, inclusive o transporte de massas local, e que esse era um pré-requisito básico para uma vida de autodeterminação usufruída em solidariedade uns com os outros no contexto de um meio ambiente saudável. Ela enfatizou que a luta por transporte público com tarifa zero era somente um dos elementos de uma política que, **começando aqui e agora**, visou a mitigar e resolver sustentavelmente problemas sociais e ecológicos com o objetivo de democraticamente tornar a sociedade progressivamente mais orientada ao ponto de vista social, mais justa, mais solidária e assim mais correta ambientalmente.

Portanto, o transporte público local gratuito deve ser desejado, e a vontade dos atores sociais deve tornar-se um movimento real que fizesse planos, mobilizasse recursos humanos, materiais e financeiros e organizasse e concretizasse processos sociais e econômicos. Ela disse que uma parte (crucial) disso teria a ver com questões de **financiar custos operacionais e investimentos**. Então o primeiro passo seria incentivar



as pessoas a se organizarem e apoiarem o que achassem que poderia ser feito. Nesse contexto, por exemplo, para começar, o número de pessoas autorizadas a usar transporte de massas gratuito poderia ser ampliado gradativamente. As **primeiras pessoas a se beneficiarem** disso deveriam sempre ser aquelas com necessidade mais urgente de apoio como crianças, jovens, idosos e em situação de pobreza e exclusão social.

Na **Polônia**, por exemplo, em torno de 30 municípios haviam decidido abolir as tarifas de transporte público local visando acima de tudo a combater a pobreza. Durante a pandemia da COVID-19 mais grupos em alguns países foram autorizados a usar transporte público gratuito (pelo menos temporariamente), como os trabalhadores da saúde no **Reino Unido** e na **Turquia**, e a **cidade ucraniana de Kryvyi Rih** havia programado eliminar as tarifas para todos os moradores em 1º de maio de 2021. No **estado indiano do Punjab**, as mulheres podiam viajar gratuitamente desde 1º de abril de 2021. Em Bruxelas, qualquer pessoa menor de 25 anos poderá usar transporte público sem custo a partir de setembro de 2021. Parcialmente devido à pandemia da COVID-19, cada vez mais **modelos para a expansão** do transporte de massas local agora também estariam sendo debatidos em cidades como **Los Angeles e Toronto**.

3

Mas deve ficar claro que a adoção de uma política de tarifa zero levantava **questões e desempenho e capacidade** do transporte público local, que obviamente deveriam ser analisadas em maior profundidade antes e durante a implantação dessa política (a qual também deveria ser acompanhada da promoção da caminhada e do ciclismo). No entanto, a interface com **estruturas físicas** já existentes também deveria ser considerada: as expansões de infraestrutura que foram necessárias antes da adoção do transporte público com tarifa zero em **Luxemburgo** foram muito caras, pois as empresas envolvidas haviam sido privatizadas anteriormente. Como as questões financeiras algumas vezes podem ser bastante complicadas foi ilustrado pelo exemplo de **Templin em Brandenburg** na Alemanha. Essa cidade efetivamente um dia teve uma política de tarifa zero, mas o estado de Brandenburg impôs novas estruturas administrativas, o que significou que houve mudança na empresa de transporte e seu órgão de financiamento público. O estado de Brandenburg **então também impediu que as autoridades municipais de Templin cobrassem** um imposto de transporte local que era necessário para a adoção da política de tarifa zero³.

³ "Sendo um município, não estávamos autorizados a cobrar uma sobretaxa para o transporte público local. Dez marcos alemães por ano teriam sido suficientes para nós", reclamou o



Os **municípios da França** estavam em situação melhor a esse respeito: tendo mais direitos, quando uma tarifa zero era adotada, eles tinham que compensar a receita perdida com a venda de bilhetes cobrindo somente 10 a 20% dos custos operacionais totais. Eles podiam cobrar impostos pagáveis por empresas locais e que cobriam aproximadamente 50% dos custos do transporte público local. Na cidade alemã de **Bremen**, havia esperança de que uma política de tarifa zero estivesse prestes a ser adotada para o transporte público local, e os social-democratas (SPD) da cidade diziam que todos os moradores conseguiriam usá-lo gratuitamente a partir de 2023. Isso implicaria mudar a base de financiamento, o que as autoridades locais poderiam fazer, e mostrou que se a política de tarifa zero se tornasse realidade tanto para o transporte público local quanto para o transporte público em geral nacional, seriam necessárias alterações na legislação e investimentos do estado que **somente poderiam ocorrer por meio da construção de alianças políticas apropriadas.**

4 **Titus Schüller**, representante da *DIE LINKE* (A Esquerda) na Câmara Municipal de Nuremberg (Alemanha), relação a campanha bem-sucedida do seu partido para a adoção de um **bilhete social** acessível e do *365-Euro-Ticket* na cidade de Nuremberg. Em longo prazo, o partido também está pressionando pela adoção do transporte público local gratuito. O cenário dessas lutas políticas foram **os grandes aumentos de tarifas em Nuremberg** desde 2010 que levaram a tensões entre, de um lado, grupos defendendo assistência para os desempregados e, de outro, as autoridades municipais. Em 2010, 12 mil assinaturas apoiando a adoção de um bilhete social haviam sido coletadas. Tinha havido **outro aumento de tarifas de 15% em 2013**, que também desencadeou protestos generalizados e criativos entre os moradores da cidade. Em 2015, mais um aumento de tarifas havia sido planejado, mas foi impedido graças a outros protestos generalizados, pois a **opinião predominante da população da cidade** era que as tarifas estavam altas demais e então todos os partidos políticos haviam tido que aceitar a exigência da *DIE LINKE* de que as tarifas fossem reduzidas.

O modelo havia sido a cidade de Viena com o seu *365-Euro-Ticket* e um sistema de transporte público local bem desenvolvido. Embora o governo estadual conservador da Bavária houvesse finalmente prometido adotar um *365-Euro-Ticket* a partir de 2030, isso era distante demais, o que levou **uma aliança ampla** (a *DIE LINKE*, organizações sindicais, comunidades ligadas a igrejas, cinemas, pequenos clubes esportivos etc.) a

antigo prefeito Ulrich Schoenteich em 2018 (citado em: Brie, M. / Dellheim, J. (editores) (2020). Nulltarif (Tarifa zero). Hamburg, VSA, página 57).



coletar assinaturas para forçar um referendo. No final foram coletadas 21 mil assinaturas, excedendo assim as 12 mil que eram necessárias. Um refendo acabou não sendo necessário porque a *DIE LINKE* conseguiu alcançar a adoção do bilhete social (custando somente a metade do preço total e válido 24 horas por dia, sete dias por semana). Foi um **alívio considerável** para a população, especialmente em meio à pandemia. Além disso, a aliança defendeu a prometida adoção do *365-Euro-Ticket* a partir de 2023. Concluindo, a ênfase nessa questão a partir de 2010 e o desenvolvimento de uma aliança local ampla havia conduzido a alguns primeiros sucessos fundamentais.

Marijke Vermander, da Vrije Universiteit Brussel, como parte do projeto de pesquisa LiFT, está investigando os diversos modelos de transporte público com tarifa zero no Brasil e como estão sendo implantados. Ela explicou que **no Brasil estava claro, apesar de lacunas nos dados, que já havia alguns municípios** implantando o transporte público com tarifa zero. O **Movimento Passe Livre (MPL) havia sido criado em 2013** e poderia ser considerado o movimento principal pressionando pela tarifa zero no Brasil. No entanto, os primeiros protestos pelo transporte público gratuito no Brasil haviam começado já no final do século XIX. Inicialmente envolviam os **trabalhadores**, e os **estudantes** aderiram a partir do ano 2000. O Movimento Passe Livre reivindicava inicialmente a tarifa zero para os estudantes, antes de ampliar a reivindicação em benefício de todos. Para muitas pessoas no Brasil **o transporte público era a única maneira** para que pudessem ir para o trabalho, por exemplo. O transporte de massas brasileiro era frequentemente limitado e superlotado.

A situação de financiamento era difícil porque **praticamente não havia subsídios públicos para o transporte público local**, significando que o financiamento tinha que vir quase inteiramente das vendas de bilhetes. A título de comparação, em Flandres (Bélgica) somente 15% dos custos do transporte público local vinham das vendas de bilhetes. O financiamento quase inteiramente por meio das vendas de bilhetes resultava em uma situação complicada na qual **os custos por passageiro aumentavam** quando o número de passageiros diminuía; ou, por exemplo, quando um grupo demográfico recebia o direito de usar o sistema gratuitamente.

Marijke citou dois exemplos: o município de **Monte Carmelo**, que oferecia tarifa zero desde 1994, pagando por ele através de receitas de impostos da indústria local. Nesse caso, as autoridades municipais haviam constatado que cobrar tarifas era mais caro do que proporcionar transporte público gratuitamente. O segundo exemplo, a cidade de **Paulínia**, era particularmente notável por ter mais de 100 mil habitantes. Houve tarifa zero somente entre 1995 e 1997, mas mesmo hoje em dia as tarifas são muito mais



baixas do que em outras regiões do país. Resumindo, Marijke disse que infelizmente as lacunas nos dados significavam que com frequência não estava clara quando e por que municípios haviam adotado ou abolido o transporte público gratuito. No entanto, a boa notícia era que **a lista de cidades com transporte público gratuito estava aumentando ano após ano no Brasil**. Devido somente à pandemia da COVID-19 e à queda nos números de passageiros, estava claro que o sistema de transporte público entraria em colapso ou teria que ser colocado em algum novo tipo de equilíbrio financeiro.

Phineas Baxandall, do Massachusetts Budget and Policy Center (Estados Unidos) mencionou os relatórios mais recentes⁴ que havia publicado sobre transporte gratuito. Ele descreveu a mudança das atitudes com respeito a essa questão, desde as **tarifas gratuitas serem consideradas algum tipo de utopia há somente alguns anos** a algo que nos dias de hoje o **prefeito em exercício de Boston estava defendendo**. Outros candidatos a prefeito também haviam descoberto o modelo de tarifa zero para o sistema de transporte público e estavam defendendo a implantação do transporte gratuito. Isso era muito fácil de entender, pois não há cobrança para usar elevadores públicos ou chamar o corpo de bombeiros.

6

Os dados das pesquisas dele mostravam que **a abolição de tarifas levava ao aumento do número de passageiros** e reduzia os tempos de viagem porque os passageiros não tinham mais que comprar bilhetes dos motoristas ao entrar nos ônibus e podiam embarcar em qualquer lugar. Também havia um aspecto social no sentido que **o transporte público nos Estados Unidos era usado principalmente por pessoas de cor e de baixa renda**. Isso mostrou que o transporte gratuito poderia ajudar na luta contra a pobreza, a exclusão e a mudança climática. Havia surgido um movimento pelo transporte gratuito nos Estados Unidos, e as tarifas já haviam sido eliminadas em algumas cidades (Kansas City e as cidades de Lawrence e Worcester em Massachusetts). Na **cidade de Lawrence** (que havia ficado famosa pela grande greve dos trabalhadores da indústria têxtil em 1912 com as palavras de ordem "nos deem pão e rosas"), parte do orçamento havia sido usado para tornar várias linhas de ônibus gratuitas, **umentando o número de passageiros em mais de 40%**. De fato, nos primeiros meses da pandemia da COVID-19, todos os ônibus eram grátis no estado de Massachusetts, e na segunda maior da cidade da Nova Inglaterra, Worcester, a experiência provou ser tão positiva que o transporte público gratuito ainda está em vigor. Para fazer com que toda a discussão sobre tarifas gratuitas avance, **deve ser mudada a visão do transporte público como sendo como uma "barra de chocolate"**

⁴ <https://massbudget.org/about-us/staff/phineas-baxandall/>



obtida colocando algumas moedas em uma máquina de venda automática. Em vez disso, temos que atingir um ponto em que **as pessoas vejam o transporte de massas como o que é: um bem público**. Assim o apoio popular também aumentaria.

Uma olhada nos números demonstrava isto: só o custo de organizar a coleta de dinheiro de vendas de bilhetes, imprimir os bilhetes etc. era um grande desperdício de recursos, já que **para cada quatro dólares arrecadados com a venda de bilhetes, três dólares** gastos somente para cobrar o dinheiro das tarifas – e tudo isso não contribuía em nada para tornar o transporte público mais rápido ou seguro. Mas o financiamento do transporte público gratuito somente seria possível se o governo federal dos Estados Unidos também contribuísse com recursos.

Durante a **discussão subsequente**, um representante do Movimento Passe Livre brasileiro disse que a luta por transporte público gratuito era uma luta por direitos sociais para o povo. Esse movimento continuou a ganhar popularidade durante a pandemia da COVID-19, pois era inaceitável que houvesse lucros às custas da população. A pandemia tornou a situação ainda mais difícil porque a frota de transporte de massas havia sido reduzida em 50%.

7 Um representante da iniciativa *Einfach Einsteigen* (É só embarcar) em Bremen (Alemanha) mencionou o debate sobre o financiamento do transporte público gratuito lá e a necessidade de integrar melhor à rede as áreas da cidade que tradicionalmente eram mal conectadas.

Um representante de Toronto (Canadá) salientou que, por um lado o transporte público gratuito era uma utopia, mas por outro lado isso levantava questões de financiamento muito específicas. Por exemplo, ficou claro que em muitos casos o município não conseguiria arcar sozinho com os custos. Paris foi um bom exemplo disso: os empregadores foram forçados a co-financiar um "direito social".

Entre outras contribuições para o debate, foi indicado que os custos do transporte motorizado privado motorizado (pavimentação de vias públicas, má qualidade do ar, perda de espaço, acidentes) excediam em muito os do transporte público gratuito. O transporte público local gratuito também poderia ajudar a reduzir o número de carros nas nossas cidades, o que seria um resultado muito desejável.

Finalmente, mas não menos importante, sugeriu-se que na Alemanha poderia ser adotado um *365-Euro-Ticket* que fosse válido em todo o país e não apenas em um único município.

