

JUDITH DELLHEIM

# “TARIFA ZERO POR DECRETO” VERSUS PROJETO DE TRANS- FORMAÇÃO

Nos últimos anos e principalmente nos últimos 18 meses ganhou força na Alemanha a ideia de “Transporte Público Local Livre” (em alemão, *Gratis-ÖPNV*), também conhecida como “Tarifa Zero para o Transporte Público Local” (*Nulltarif im ÖPNV*). Aproximadamente metade dos cidadãos alemães defende passe livre com financiamento solidário para o sistema de transporte público, incluindo isenção total nas tarifas de ônibus, bondes, metrô e trens de superfície.<sup>2</sup> Tal fato deveria motivar a tomada de novas ações e este texto pretende ser um incentivo nesta direção. Trata-se, sobretudo, de um aporte para o debate “O Plano B”, promovido pelo partido A Esquerda, e para as discussões sobre o futuro a partir de uma perspectiva de esquerda.

## A IDEIA EXISTE HÁ DÉCADAS

Os argumentos favoráveis são conhecidos há tempos. Praticamente todo mundo quer viver em um lugar tranquilo e, ao mesmo tempo, usufruir de mobilidade para chegar rapidamente a qualquer canto, poder deixar as crianças brincarem na rua, viver sem se preocupar com carros passando em alta velocidade e com as consequências da poluição do ar para a saúde. A possibilidade de alcançar tais condições depende da situação financeira de cada um. Quem pode se dar ao luxo de comprar uma casa própria em meio à natureza – e a compra – acaba contribuindo com o aumento da circulação de veículos e os consequentes transtornos decorrentes para outras pessoas. Os pobres, que frequentemente têm mobilidade limitada, são os que mais sofrem com as consequências do trânsito: morar em um lugar barato muitas vezes significa conviver com o barulho das ruas, alto índice de poluição do ar, alta concentração de partículas poluentes, maiores riscos de acidentes de trânsito e estresse. Isso é especialmente danoso para as crianças que crescem nessas condições e, não raro, apresentam problemas de saúde. A estes somam-se outros fatores negativos, como impermeabilização e envenenamento dos solos, tensão e agressividade das pessoas, automóveis estacionados em locais proibidos, ausência de espaços tranquilos e de locais públicos que favoreçam a comunicação interpessoal. Trata-se, portanto, de áreas habitacionais que ofereçam qualidade de vida e da pergunta central: “Como vivemos hoje e como gostaríamos de viver?” Na sociedade atual, com muita frequência, as ci-

dades são planejadas de acordo com as necessidades dos proprietários de automóveis. E os poderes públicos – altamente endividados – investem anualmente muito mais por habitante em transporte individual motorizado do que em transporte público local. Além disso, sob a justificativa dos cofres públicos vazios, o transporte público de passageiros nos municípios e nas regiões passa por privatizações, aumento de tarifas, redução ou cancelamento de linhas. Os investimentos necessários ficam de fora.

Essa breve lista mostra que a “Tarifa Zero para o Transporte Público Local” não é a solução para todos os problemas, mas poderia ser, na melhor das hipóteses, um primeiro passo na direção certa.

No entanto, esta lista também apresenta possíveis argumentos contra a “Tarifa Zero para o Transporte Público Local”: os cofres públicos vazios, o uso individual irregular do transporte público local, que pode vir a ocultar novas desigualdades sociais; maiores áreas tomadas por estacionamentos; superlotação e consequente aumento do estresse dos usuários dos transportes públicos locais; menosprezo crescente pelo serviço dos transportes públicos locais; mais “lacunas de investimento”.

Além disso, a lista sugere que estejamos lidando aqui com questões ainda mais profundas: desigualdade social; estruturas de produção e consumo; poder público e, em especial, finanças públicas; e disposições políticas em diversos níveis. Por exemplo, mesmo que todos em um município sejam a favor da Tarifa Zero para o Transporte Público Local e consi-

gam colocar a iniciativa em prática, encontrarão dificuldades no que diz respeito à legislação da UE e da Alemanha (disposições legais para licitação de contratos públicos, freio das dívidas públicas, etc.). Além do mais, a medida não surtiria nenhum ou apenas pouquíssimo efeito sobre a demanda total de automóveis, visto que não seriam produzidos menos veículos, mesmo que pessoas que iam de carro para o trabalho passassem a utilizar o “Transporte Público Local Livre”.

## CLASSIFICAÇÃO DE PROBLEMAS COMPLEXOS

A Tarifa Zero para o Transporte Público Local não é, per se, um projeto de introdução ao desenvolvimento sustentável social e ambiental. Sua transformação em um projeto desses exigiria planos, estratégias e, sobretudo, atores aliados específicos.

Todos sabem que a indústria automobilística é considerada o “coração” da indústria alemã e, com isso, do país como “polo econômico”. Com a eclosão da mais recente crise financeira global e com a introdução do chamado *Abwrackprämie*, prêmio para o desmantelamento de carros velhos, e do “prêmio ambiental”, para carros elétricos e híbridos, como instrumentos para “superar crises” e para manter a Alemanha na condição de polo econômico, ficou claro que, a despeito de muitas discussões sobre proteção do clima, sustentabilidade e responsabilidade global na estrutura de produção e nos modelos de mobilidade, nenhuma mudança fundamental será realizada. O “escândalo das emissões de carros” poderia não apenas ter sido evitado, como também tomado como fonte de inspiração para mudanças que já deveriam ter sido realizadas há tempos. A despeito de protestos oficiais contra as altas emissões de gases prejudiciais ao clima, o alto número de vítimas e danos causados por acidentes de trânsito, trata-se apenas de “aprimorar o transporte de pessoas e mercadorias”. “Aprimorar”, em outras palavras, significa a introdução de tecnologias de propulsão mais eficientes, fontes de energia menos poluentes, técnicas e tecnologias mais adequadas, que evitem e reduzam acidentes, otimização logística e de tráfego, sobretudo por meio de sistemas de navegação por satélite e a troca inteligente de meio de transporte.

Nota-se, portanto, que a questão não é evitar o tráfego, com base no direito à mobilidade sustentável social e ecológica para todos, e sim buscar operacionalidade e vantagens geoeconômicas numa sociedade globalizada, aumentando a competitividade e reduzindo, assim, os custos individuais e sociais. Na melhor das hipóteses, foram levados em conta, nestes casos, os custos ambientais externos para serviços de transporte. A “redução dos custos individuais” refere-se, principalmente, aos custos para as empresas, e não para os cidadãos. Uma estimativa adequada das condições gerais de futuros desenvolvimentos depende da análise de ao menos quatro aspectos. Em primeiro lugar, o ponto máximo de esgotamento dos ecossistemas funcionais já foi ultrapassado ou aproxima-se a uma velocidade atroz. Em segundo lugar, mesmo as mudanças técnicas ou técnico-econômicas anunciadas para uma gestão gradual da crise climática chegam com muito atraso. Em terceiro lugar, não se podem ajustar “para cima” as desigualdades sociais em nossas sociedades, incluindo a desigualdade de mobilidade, com base nos índices de poluição já atingidos no ecossistema. Em quarto lugar, as desigualdades globais, incluindo de mobilidade, chegaram a um ponto tão alarmante que, nas áreas industriais, faz-se imprescindível imediatamente iniciar e pôr

em prática a redução drástica do consumo de recursos naturais e de energia, assim como das emissões prejudiciais ao clima relacionadas a esse consumo.

As estruturas de produção e consumo já existentes são responsáveis por esta situação de crise ambiental. As estruturas sociais existentes são responsáveis pelas graves desigualdades sociais, tanto em nossos países quanto, em especial, globalmente. Em ambos os casos, os principais causadores de danos são idênticos: proprietários majoritários e empresários de grupos do setor energético (sobretudo os fornecedores de combustível para o setor de transporte), do agronegócio (os próprios meios de transporte e fornecedores de combustível demandam e fornecem biocombustíveis) e do complexo militar-industrial ou “setor de segurança” (de fluxos de recursos e áreas, assegurando demanda e oferta dos setores anteriormente citados). Tais setores são os maiores consumidores de fontes naturais, os maiores poluidores do ar, da água e do solo; os maiores destruidores de ecossistemas. Desenvolvem sua dinâmica juntamente com os proprietários majoritários e empresários de instituições financeiras, assim como grupos empresariais do setor de alta tecnologia. Por meio de suas cooperações, proprietários e empresários formam elos de poder que se estendem a todas as elites de seu interesse e com as quais possam utilizar seu capital de forma bem sucedida: atores do governo e da administração pública, políticos, juristas, contabilistas e consultores econômicos, cientistas e profissionais nos meios de comunicação, líderes militares, do aparato de segurança, da sociedade civil e de outras áreas da economia.

Um dos principais resultados dessa interdependência é o fato de que cinco setores da economia designados influenciam o dia-a-dia das pessoas em nossa sociedade: trabalho – veja os postos de trabalho na indústria automobilística –, habitação, mobilidade, alimentação e lazer. Eles determinam as marcas ambientais colossais deixadas por nossos modos de produção e de vida, as quais destroem as condições naturais de vida de forma global. Outro resultado é a percepção de que, além da interdependência e das inter-relações das estruturas de produção e consumo, há na sociedade um consenso do tipo “continue assim” ou “continue assim, mas melhore um pouco”.

Para que a “Tarifa Zero para o Transporte Público Local” represente o primeiro passo de uma transformação social e ambiental, não se pode perder de vista tudo o que foi exposto, nem temer resistências e contradições. Isso requer explicações sobre o contexto esboçado, não exigindo demais dos adeptos e prováveis adeptos da Tarifa Zero. Por fim, há interesses concretos e disposição para o engajamento por parte da sociedade. Esta disposição deve crescer de maneira sustentável. Isso implica uma nova mentalidade: uma iniciativa a favor da Tarifa Zero para o Transporte Público Local não deve cair na tentação de querer resolver “todos os problemas do mundo”. Finalmente, devido à complexidade dos problemas, questões como sementeira, habitação e vigilância também podem representar pontos de partida para esclarecimentos e trabalhos no âmbito de uma transformação social e ambiental. Mesmo que soe contraditório, deve-se buscar uma conexão dupla: por um lado, devem-se procurar atores para a cooperação em prol do uso gratuito de transporte público local e, por outro lado, devem-se buscar meios de apoiar e conectar-se a outros movimentos democráticos.

## **POR QUE AGORA UMA “TARIFA ZERO” E QUEM QUER ISSO?**

A razão é simples: em primeiro lugar, porque buscamos qualidade de vida nos municípios e a Alemanha está perante o desafio de reestruturar e reduzir a indústria automobilística. Em segundo lugar, porque há muitas iniciativas e pessoas favoráveis à “Tarifa Zero para o Transporte Público Local”. Em terceiro lugar, devido às numerosas experiências práticas e cooperações internacionais existentes e passíveis de ampliação nesse âmbito. Sabemos que aproximadamente 100 municípios já possuem isenção de tarifa para o transporte público local. Com quase meio milhão de habitantes, Tallinn é a primeira capital na União Europeia a oferecer transporte público gratuito. Em Estocolmo, em outras cidades suecas, assim como em Toronto, no Canadá, há décadas existem alianças de esquerda em prol da utilização do Transporte Público Local Livre. Devido à atuação de representantes da cidade de Erfurt, nota-se desde 2011 um interesse crescente pelo tema dentro do partido A Esquerda (DIE LINKE).

No entanto, há poucas iniciativas extraparlamentares dedicadas ao trabalho sistemático do tema. Ainda não se trata de uma cooperação social e ambiental nos estados federados alemães, nem de um movimento em âmbito nacional. Isso é uma pena e de difícil compreensão. Transparece aqui a problemática já mencionada anteriormente. Os eleitores aprovam a Tarifa Zero para o transporte público.

No âmbito internacional, há cinco grupos de atores que lutam pela gratuidade do transporte público local. Em primeiro lugar, há iniciativas como a Planka, na Suécia, formada por pessoas que trabalham em conjunto, mas que, em sua maioria, também atuam em outras organizações de caráter mais tradicional, tais como partidos, agremiações estudantis e sindicatos. A maior parte dos ativistas são membros ou simpatizantes do partido de esquerda sueco. Para eles, trata-se de uma questão de cidadania e direitos humanos, em especial do direito à mobilidade em seu sentido mais amplo. Paralelamente, estas pessoas dedicam-se, às vezes com prioridade absoluta, à questão dos direitos dos refugiados e imigrantes. A utilização gratuita dos meios de transportes públicos é, para eles, um ponto de interesse coletivo, baseado em um modo de viver solidário e, também por isso, voltado para a ecologia. O estilo de vida de cada uma destas pessoas, fundamentado na autodeterminação, saúde e convivência solidária, reflete isso. Suas publicações criticam a “sociedade automobilizada”, focando na problemática aqui apresentada. Um segundo grupo de atores reúne alianças entre organizações de esquerda, como ocorre em Toronto, onde a Tarifa Zero para o Transporte Público Local é discutida e colocada em prática como sendo, sem sombra de dúvida, um projeto socialista.<sup>3</sup> Seu objetivo é transformar profundamente as estruturas de produção e consumo, assim como as estruturas da sociedade e as relações de poder político-sociais. Além disso, a maior parte destas pessoas também luta pelos direitos dos cidadãos nas seguintes áreas: trabalho, planejamento urbano, trânsito, política municipal e social.

Em terceiro lugar, há as plataformas de cidadãos engajados, como se dá em Belgrado, onde ativistas lutam por uma convivência democrática e solidária para todos os que vivem na cidade. Eles pleiteiam a participação de todos em todas as decisões relevantes, opondo-se a privatizações e à marginalização social, particularmente do povo roma e dos refugiados. Sua plataforma compara-se a um fórum social local,

continuamente ativo, dispondo de um grupo de pessoas que defende a isenção de tarifa para o transporte público. Os ativistas acreditam que sua cidade possa proporcionar a todos ar limpo e um ambiente de vida atraente e buscam cooperações nacionais e internacionais, que sigam uma “filosofia” semelhante no âmbito social, sobretudo nos países que integravam a antiga Iugoslávia.

Em quarto lugar, há grupos mais tradicionais de atores que, há alguns anos, se ocupam com o tema Tarifa Zero para o Transporte Público Local de forma mais acentuada, tais como o Partido Socialista Escocês. Este partido, que adotou como tema central de sua política a defesa, democratização e expansão de bens coletivos, convidou seus eleitores e outros interessados a colaborar com seu projeto.

Em quinto lugar, há as administrações públicas, que lutam com maior ou menor afinco pela participação democrática de grupos de atores e cidadãos, de forma a conquistar a participação ativa de trabalhadores do setor de transporte público. Um exemplo é o da prefeitura de Tallinn que, apoiada pelo partido de centro, organizou um referendo sobre a Tarifa Zero para o Transporte Público Local. Também há o exemplo da administração de Avesta, cidade sueca baseada em uma coalisão de três partidos. Entretanto, os motivos pelos quais se aderiu, afinal, ao conceito da Tarifa Zero do partido de esquerda sueco, ainda que sem o apoio da maior bancada e do prefeito, foram de origem pragmática e econômica: oferecer Transporte Público Local atraente com Tarifa Zero, é melhor e mais barato para os municípios do que a alternativa de ampliar as vias.

Cidadãos em diversos municípios franceses também tiveram experiências com o “Transporte Público Local Livre” através de uma política municipal de esquerda, conduzida de forma próxima ao cidadão. Neste caso, o tema da gratuidade do transporte público faz parte de uma complexa organização da vida municipal, baseada tanto no interesse público geral, quanto no dos cidadãos, como evidenciado por meio da análise de programas eleitorais municipais. Mais contraditória é a situação na Polônia: as primeiras experiências com a Tarifa Zero remontam a decisões administrativas, que pouco tiveram a ver com programas eleitorais, participação de cidadãos e engajamento democrático. Atualmente, essa situação está mudando, principalmente desde que a cidade de Zory, com seu conceito de desenvolvimento social prazeroso, conhecido por “Somos Zory”, começou a apostar em um ambiente adequado para crianças e uma boa atmosfera, com a adesão à Tarifa Zero para o Transporte Público Local. Na Polônia, em diversos locais, o ponto de partida dessa mudança foi a carência de mobilidade, consequência da pobreza extrema: pessoas não iam ao médico, crianças tinham dificuldade para chegar à escola, centros de municípios degradavam-se porque as pessoas não tinham dinheiro suficiente para poder comprar a passagem até lá, ou porque os usuários de automóveis abarrotavam os centros das cidades. Também é de interesse dos municípios melhorar o transporte público local, de forma a ganhar novos contribuintes com a chegada de novos residentes.

Em resumo, este panorama expõe uma série de projetos relacionados à Tarifa Zero na Europa, os quais, em nenhum dos casos, abordam apenas o transporte público coletivo, de transporte públicos e nos setores a eles ligados. Por fim, trata-se também da oferta de transporte público com cobertura abrangente e facilidade de conexão com outros meios

de transporte, como a bicicleta. É importante proporcionar trajetos curtos até pontos ou estações mais agradáveis, curtos tempos de espera para baldeação, curtos intervalos entre as conduções, maior período de circulação, pontualidade, transporte conveniente para o usuário, segurança em um sentido mais amplo, gentileza e orientação competente dos prestadores de serviço. No entanto, a demanda por carros e a produção de automóveis só apresentariam redução sustentável caso houvesse uma forma objetiva de evitar o trânsito na vida social e econômica, acompanhada da ampliação da isenção ou redução das tarifas para o transporte público regional e nacional. Também nesse sentido, Tallinn e os municípios poloneses são exemplos de experiências positivas.

Todos os exemplos citados são valiosos, porém, se comparados aos desafios da transformação social e ambiental, as iniciativas não são suficientes. Entretanto, a prática também mostra que, com a introdução de alguma novidade, as pessoas desenvolvem maior disposição e capacidade para aprendizagem e mudanças. Esse pode ser um ponto de partida para algo maior.

### **E AGORA?**

As experiências do partido A Esquerda (DIE LINKE) e de outros partidos de esquerda na Alemanha, assim como o interesse público pelo tema – sobretudo por parte dos eleitores com tendências esquerdistas – recomendam relacionar, por exemplo, a campanha do partido de esquerda contra condições precárias de trabalho e de vida com uma ofensiva positiva em favor da Tarifa Zero para o Transporte Público Local.

Visto que outros membros de partidos europeus de esquerda na França, Grécia e Eslovênia, assim como membros do *New European Left Forum* (NELF) e do *transform!*, na Suécia e Finlândia, acumularam experiências no que se refere à Tarifa Zero para o Transporte Público Local, também

na Alemanha torna-se possível dar continuidade às discussões e atividades europeias. Com base no exemplo da isenção de tarifa para o transporte público, pode-se, de modo concreto e no contexto da UE, discutir princípios para uma ampla transformação estrutural do modo geral de produção e de vida, para a retroação e superação da supremacia das estruturas oligárquicas de capital, para a ampliação de estruturas públicas, assim como de estruturas solidárias e democráticas. Seria importante conseguir implementar a gratuidade do transporte público em grandes metrópoles, tais como Berlim ou Paris, ligando-as a cidades ao seu entorno, assim como em estados alemães com grande área e baixa densidade demográfica, tais como a Turíngia e a Renânia do Norte-Vestfália. Isso desencadearia uma nova dinâmica positiva, o que, entretanto, só seria realista mediante mudanças nas condições políticas gerais, tanto nos Estados-membros da UE, quanto na UE como um todo. Seria necessário unir todos os esforços a nível local, trans-regional, nacional e no âmbito da UE. Assim sendo, o primeiro passo a ser dado é aproximar, ainda mais, as iniciativas, os projetos e os movimentos realizados até então, avaliando as experiências e coordenando os próximos passos em conjunto.

Judith Dellheim trabalha para o Instituto de Análises Sociais da Rosa-Luxemburg-Stiftung.

### **VEJA TAMBÉM**

- [www.freepublictransports.com](http://www.freepublictransports.com)
- [www.facebook.com/freepublictransport](https://www.facebook.com/freepublictransport)

**1** “Tarifa Zero para o Transporte Público Local” (“Nulltarif im ÖPNV”) é designado o projeto do partido político A Esquerda (DIE LINKE), representado no parlamento alemão, no âmbito de seu “Plano B”, veja em [www.plan-b-mitmachen.de/wp-content/uploads/2013/06/150521-plan-b-a5-mobil-web.pdf](http://www.plan-b-mitmachen.de/wp-content/uploads/2013/06/150521-plan-b-a5-mobil-web.pdf). **2** Veja pesquisa na revista Stern: Deutsche bei ÖPNV-Flatrate uneins, in: Stern, 25.3.2015, em: [www.presseportal.de/pm/6329/2981375](http://www.presseportal.de/pm/6329/2981375) **3** Veja outras informações sobre o tema em: [www.socialistproject.ca/documents/FreeTransit.php](http://www.socialistproject.ca/documents/FreeTransit.php).

---

### **FICHA TÉCNICA**

STANDPUNKTE 25/2016 é uma publicação online da Rosa-Luxemburg-Stiftung

V.i.S.d.P.: Henning Heine

Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · [www.rosalux.de](http://www.rosalux.de)

ISSN 1867-3171 (Internet)

Conclusão da edição: Abril 2017

Tradução e revisão: Linguatransfair

Impressão/Produção: MediaService GmbH Druck und Kommunikation