

Fala abertura encontro tarifa zero

Paique - mpl-dfe

1) O transporte coletivo está em crise acelerada nos últimos anos. Uma crise que já se apontava desde o começo dos anos 2000 com a migração dos carros para os automóveis e as políticas tarifárias cada vez mais galopantes. Esta crise foi aprofundada e elevada pela situação pandêmica: a demanda de usuários/as pelo serviço diminuiu sinistramente e as empresas simultaneamente passaram a lutar por mais subsídios ao mesmo tempo que reduzem a oferta de serviços.

2) Esta é uma crise grave da atual forma do setor de transportes. Ao que tudo indica ela significa que o modelo de transporte como serviço operado por meio de concessões municipais baseadas em exploração da tarifa está chegando ao fim. Em seu lugar está aparecendo um modelo de suporte federal e talvez como inserções interacionais neste modelo (por meio das empresas de aplicativos). Neste sentido, compreender como está se desenvolvendo este conflito em torno de seus atores, projetos e propostas é uma forma de entender as tendências colocadas e, assim, poder incidir de acordo com uma perspectiva nossa nesta disputa.

3) Atores -

Usuários/as: precarização constante, revoltas esparsas, troca de modais de transporte.

Trabalhadores do Transporte: precarização de seus serviços, adoecimentos, demissões, greves.

Empresários (NTU): falência, pressão sobre o governo federal por subsídios, concorrentes (uber e alternativos), tímida adesão a outros modelos.

Governo Federal - privatizações generalizadas, política de combustíveis frágil, resistência a subsídios, simpático a uberização

Legislativo Federal: ação com prefeitos, demandas diversas, legislação federal sobre o transporte

Prefeituras – FNP - gestão dos conflitos da mobilidade, luta por manutenção das tarifas, realização de aumentos, repressão

Judiciário: ações tímidas em nível municipal

4) Elementos técnicos

Tarifa: em pressão de aumento porém não é mais suficiente para subsidiar o setor

Subsídios: pressão por subsídios locais e federais de todos os tipos para subsidiar o transporte

Diesel: vinculado a política de preços da petrobras; esta, internacionalizada, está submetida às grandes disputas globais da geopolítica

Inflação: galopante levando pessoas à miséria

Lotação: transporte progressivamente mais lotado

IPK: indicador insuficiente para tratar do transporte

Linhas: reduzidas e ampliando segregação

Veículos: cada vez mais precarizados, no horizonte de eletrificação

5) Os conflitos do transporte não ocorrem dentro nem principalmente pelas dimensões técnicas por meio das quais eles são apresentados. Trata-se fundamentalmente de uma disputa política, determinada pelos conflitos sociais variados dentro das relações de transporte e, junto delas, os conflitos sociais gerais da nossa sociedade: de classe, raça e gênero. Intervir no transporte demanda compreender que estamos em um processo de lutas que implica na organização, antagonização e conflito com diferentes setores da sociedade em diferentes cenários. Sem realizar lutas não há chance de modificar as tendências do transporte.

6) Por isso, além de compreender os projetos dos diferentes setores para o transporte é fundamental. Iguamente, ter seus próprios projetos com princípios, perspectivas e formatos de construção é determinante para poder lutar e se relacionar de diferentes formas com os outros atores.

7) A esquerda, em especial os movimentos sociais de base, inauguraram este debate no século XXI por meio das revoltas e lutas contra aumentos de tarifa, pelo passe livre e por mais linhas de transporte. Estas lutas desenvolveram-se na pauta da tarifa zero no transporte coletivo. Na forma como o movimento passe livre atualmente às defende, compreendemos que o transporte tem que ser pago pelos ricos, controlado pelo povo, com serviço de excelente qualidade e prazer, subsidiado por um fundo nacional de transportes, gerido por conselhos populares, com garantia trabalhista a todos trabalhadores do transporte, operado por empresas públicas ou autogeridas, realizado com tecnologias que garantam qualidade ambiental.

8) A nossa proposta não é a única dentro do campo dos movimentos sociais nem à esquerda. Em 2019, no primeiro encontro epla tarifa zero realizado em niterói, pudemos observar uma diversidade de atores à esquerda com perspectivas diferentes - e nem sempre conflitantes - sobre como organizar o transporte coletivo na perspectiva da tarifa zero. Estas diferentes perspectivas avançaram à construção de algumas propostas de âmbito federal sobre a tarifa zero.

9) Porém, no período pandêmico de aprofundamento da crise, as propostas à esquerda avançaram pouco em termos de projeto. Ao contrário, foram os setores empresariais, as prefeituras e gestores sem vínculo com esta luta que levantaram um conjunto de propostas de futuro ao transporte. Estas propostas - corte ou subsídio a gratuidade de idosos, pec e isenções de icms, digitalização da cobrança com financeirização da tarifa, subsídios federais sem retorno de qualidade - refletem os interesses e posição de classe destes setores. Algumas toleráveis, outras de possível convergência mas nenhuma com qualquer horizonte que aponte pra nossa perspectiva que vincule as demandas de classe, sociais, ambientais e tecnológicas.

10) Em 2022, com o estouro da crise dos transportes em diferentes direções, temos um cenário em que além dos projetos da direita pudemos retomar as propostas de organização do transporte para a esquerda. Eles estão expressos, por exemplo, nos debates realizados recentemente por um conjunto de entidades para elaboração detalhada da proposta do Sistema Único de Mobilidade; na proposta apresentada por Lúcio Gregori, Erundina e Inesc da criação de um imposto e fundo de transporte que realize a regulamentação da pec do transporte como direito; na carta elaborada pela Conferência Popular do Direito à Cidade em que os itens de princípios do transporte abordam tarifa zero,

mobilidade ativa, justiça ambiental e transporte justo. E, por fim, estamos em um momento ímpar deste processo onde no segundo encontro pela tarifa zero temos a presença deste conjunto de atores historicamente ligados à tarifa zero e também de gestores de várias cidades que implementaram a tarifa zero assim como técnicos e pesquisadores do assunto. É um momento que pode ser crucial, a depender de como tratarmos do mesmo.

11) Por fim, a questão que ainda não apareceu de forma contundente nesta disputa foi a participação massiva, popular, aquela que define o centro da questão. Defendemos que a tarifa zero não deve ser de protagonismo de nenhuma sigla, partido, personalidade, gestor ou técnico. Tal qual o SUS, ela deve ser feita e realizada como uma conquista coletiva, pública, social e de massas. Este encontro, para além de um belo programa para a tarifa zero que certamente realizará, pode avançar no rumo de um modelo de implantação da mesma desde baixo, a exemplo de como foi construído o sistema único de saúde. Ou seja, para além das revoltas e protestos quebradeiras do transporte - deixem que dessa parte cuidamos nós dos movimentos de ação direta - precisamos de um instrumento popular que envolva novos sujeitos e agentes sociais ao debate constante do transporte. Este encontro pode abrir caminhos para construirmos, em diferentes cidades, por diferentes caminhos, comitês populares de transporte, conselhos de usuários e trabalhadores de transporte, entidades de base de definição da política e construção do controle popular desta política pública. Para nós este é o desafio central em questão. Mais do que intervir em programas eleitorais, devemos intervir na correlação de forças para conquistar direitos em um horizonte de guerra mundial, crescimento do fascismo neoliberal e seu ataque racista, machista, lgbtfóbico e classista contra a sociedade.

Lutaremos por uma vida sem catracas até o fim de nossa existência. E assim o faremos porque sabemos que esta luta está para além de nosso horizonte pequeno de vida.

Talvez seja a hora de uma internacional catraqueira.

Saudações Catraqueiras e um bom encontro a todes.