

# Direito à mobilidade em ambos os lados do Atlântico: O Brasil antes das eleições presidenciais

Por Manuela Kropp, Gerente de Projetos Rosa Luxemburgo Fundação Bruxelas

25 de agosto de 2022

Na Alemanha, agora, todos estão falando sobre o ticket de 9 euros, o qual permite o uso do transporte público local (ÖPNV), em todo o país, por apenas 9 euros por mês. Entretanto, apesar de ter feito grande sucesso, o governo alemão ainda não apresentou um projeto de acompanhamento, e, sendo assim, o 9-Euro-Ticket expirará no final de agosto deste ano. Mais de 30 milhões de pessoas (cerca de 40% da população) na Alemanha apoiaram esta proposta e isto mostra quão grande é a necessidade de mobilidade e o quão importante é *o direito à mobilidade* especialmente, tendo em vista a crise econômica com o aumento do custo de vida. Embora o 9-Euro-Ticket tenha reduzido apenas um pouco o tráfego de automóveis, este ticket abriu uma janela de oportunidade para que fosse discutida a conexão entre a proteção climática e a justiça social: Um ticket de transporte público acessível permite a participação social para todos e dá uma importante contribuição para a proteção do clima e para a luta contra a pobreza. Na campanha [“prosseguir com o 9-Euro Ticket”](#) Attac Germany, Changing Cities e o concept work New Economy, dentre outros, pedem pela continuação da proposta do bilhete de 9 euros, pela expansão do transporte público e pela garantia de melhores condições de trabalho para os trabalhadores. O DIE LINKE também exige uma solução de acompanhamento para o 9-Euro-Ticket e propõe a abolição dos incentivos fiscais para carros da empresa (privilégio do carro da empresa) como contra-financiamento. Isso economizaria dois bilhões de euros por ano desse subsídio, o qual é prejudicial ao clima e também que é socialmente injusto e passaria a ser utilizado para uma mobilidade ecológica. A Agência Federal do Meio Ambiente estima que os subsídios que são prejudiciais ao meio ambiente no setor de transportes na Alemanha custam cerca de [30 milhões de euros](#) por ano. O bilhete de 9 euros custaria 10 bilhões de euros em um ano, e, portanto, em comparação, teria um melhor custo benefício. A [Federação Sindical Alemã](#) de Baden-Württemberg pede um fundo público a nível federal para criar uma solução que suceda o 9-Euro-Ticket.



## Movimento Passe Livre e Tarifa Zero no Brasil

A discussão sobre transporte público acessível ou mesmo gratuito desempenha um papel importante não apenas na Alemanha e na UE, mas também no Brasil. As próximas eleições presidenciais serão realizadas no dia 2 de outubro de 2022, com uma disputa acirrada entre o atual presidente de extrema-direita, Jair Bolsonaro, e o candidato do Partido dos Trabalhadores, Luiz Inácio Lula da Silva. Em 2013, o movimento pelo transporte público gratuito no Brasil ([Movimento Passe Livre e Tarifa Zero](#)) se tornou um movimento impactante à medida que milhares de pessoas foram às ruas contra o aumento das tarifas de ônibus. A polícia brasileira fez uso de violência contra os manifestantes, entretanto, isso não os dissuadiu, e mobilizou trabalhadores e famílias para se juntarem aos protestos também.<sup>1</sup> No momento, a tarifa zero no Brasil só pode ser financiada [a nível municipal](#) de modo que a demanda justificada é feita repetidamente para a mesma seja feita também a nível federal, a fim de garantir o financiamento. Mais de 45 municípios no Brasil possuem agora transporte público gratuito e, com o aumento do custo de vida, sua expansão está se tornando algo cada vez mais urgente. 10% da renda disponível teria que ser gasta por famílias de classe média no Brasil em mobilidade, como explicou o Senador Paulo Paim (Partido dos Trabalhadores PT) na recente [conferência da Fundação Rosa Luxemburgo no Brasil](#).. Uma emenda constitucional na Constituição brasileira deixa claro que o transporte e a mobilidade são um direito social, mas na maioria das regiões do Brasil, o transporte público simplesmente não é acessível para pessoas com uma renda convencional. Por outro lado: se você for pego sem bilhete, enfrentará 90 dias de prisão, como explicou Lucio Gregori, ex-secretário municipal de Transportes de São Paulo (PT). Em uma cidade como São Paulo com cerca de 20 milhões de habitantes, 70% do espaço público é reservado para carros – uma desproporção flagrante que precisa ser corrigida urgentemente, tornando as vagas de estacionamento mais caras e "tornando a cidade mais cara" para carros grandes e pesados. Se as tarifas zero fossem introduzidas em São Paulo, o número de passageiros do transporte público poderia triplicar – garantindo o *direito à cidade* para todos em São Paulo. Lucio Gregori pediu que o nível federal contribuísse para os custos de transporte regional a fim de distribuir melhor os custos de uma tarifa zero – por exemplo, o nível federal poderia introduzir um imposto sobre carros.

---

<sup>1</sup> Daniel Santini, Do Sonho de 2013 ao Pesadelo da Uberização, em: Michael Brie/Judith Dellheim, Zero Tarifa, Hamburgo 2020



## Carro e motocicleta como questão de sobrevivência

Mas a tendência no Brasil nos últimos anos infelizmente tem tomado uma outra direção: mesmo antes da pandemia do Corona vírus, o número de passageiros no transporte público havia caído, as linhas de ônibus foram cortadas, os bairros das cidades foram cortados do transporte público e as frequências foram diminuídas, o que os tornou menos atraentes. Assim, comprar um carro, ou uma motocicleta torna-se uma questão de sobrevivência, pois milhões de pessoas no Brasil não teriam outra forma de chegar ao seu local de trabalho, muito menos de visitar família e amigos. Um ativista colocou em poucas palavras: a luta de classes se expressa na organização e divisão sócio-espacial da cidade, para que os compradores de motocicletas não sejam privilegiados, mas sim forçados a recorrerem a este meio de transporte. Outro ativista descreveu como os negros no Brasil precisavam de uma motocicleta porque muitas vezes, os motoristas de ônibus não paravam quando os negros, por exemplo *people of colour* ou as pessoas com deficiência pediam parada. Iza Lourenca, vereadora em Belo Horizonte, descreveu como a situação havia piorado sob o regime de Bolsonaro: durante anos havia uma tarifa barata para usar o trem leve de Belo Horizonte para que as pessoas pudessem se deslocar na cidade. Mas os recentes aumentos das tarifas de trens leves reduziram o número de passageiros em 400.000, e a privatização do transporte ferroviário significa que o colapso do sistema de transporte do Brasil é iminente.

## Êxitos no Brasil e na Alemanha

Os êxitos dos municípios, que foram discutidos durante a conferência, são ainda mais gratificantes: Por exemplo, o conselho municipal de Caeté (província de Minas Gerais) explicou como dois por cento do orçamento da cidade era suficiente para operar oito linhas de ônibus a tarifa zero, em propriedade pública, e aumentar o número de passageiros de 15.000 antes para 78.000 hoje. Na cidade de Marica (província de Rio de Janeiro), os famosos e muito populares ônibus [vermelhos gratuitos foram introduzidos em 2015](#): Os ônibus e os funcionários pertencem à cidade desde que o contrato de concessão foi rescindido. O número de linhas de ônibus aumentou para 21, o número de funcionários também aumentou e hoje a empresa de ônibus pode registrar três milhões de viagens por mês – um efeito extremamente positivo para as pessoas e para a cidade. E, claro, os ônibus são confortavelmente equipados: Ar condicionado e WIFI são padrão. [Detlef Tabbert](#), prefeito (DIE LINKE) da cidade alemã de Templin, também relatou a enorme resposta ao passe anual de transporte público, que custa apenas 44 euros por ano: cinco por cento do orçamento da cidade foi destinado ao transporte público a fim de reduzir o impacto ambiental sobre os residentes, tornar a cidade mais atraente para os turistas e melhorar a mobilidade da população. A introdução do passe anual



de 44 euros aumentou em dez vezes o número de passageiros do transporte público de 40.000 para 400.000. A fim de envolver os cidadãos locais no planejamento do transporte, uma reunião de cidadãos é realizada uma vez por ano, onde as ideias podem ser apresentadas – um grande ganho em democracia e aceitação entre a população.

## Mobilidade baseada na solidariedade

E assim fica claro que uma mobilidade solidária em ambos os lados do Atlântico requer a remoção de subsídios para a indústria automobilística, o financiamento de um sistema de transporte público bem desenvolvido e acessível a nível federal, bem como sua expansão por todo o país. Além disso, é necessário envolver democraticamente os cidadãos dos diferentes distritos ou regiões e os usuários do transporte público no planejamento do transporte para que suas preocupações sejam ouvidas. A fim de alcançar justiça social e proteção climática, precisamos de uma mobilidade solidária que se afaste do transporte individual motorizado e se aproxime do transporte público em propriedade pública. O [último estudo da Attac](#) (e outros)<sup>2</sup> mostra quanta influência a indústria automobilística de ambos os lados do Atlântico teve no texto planejado do acordo comercial UE-Mercosul para garantir mercados de vendas e cadeias de suprimentos. Temos que mudar de rumo aqui: construindo uma indústria europeia (ver o estudo [„Spurwechsel“](#)) e brasileira de mobilidade (veja [„The Need for Transformation“](#)) para a produção de ônibus e veículos ferroviários e expandindo o transporte público, acessível para todos e de preferência gratuito. Para que o *o direito à cidade*, das *o direito à mobilidade* e à vida dentro dos limites planetários possa se tornar uma realidade para todos.

**Palavras-chave:** Mobilidade turnaround, turnaround do transporte, indústria da mobilidade, tarifa zero, transporte público, Brasil

---

<sup>2</sup> O acordo UE-Mercosul e a indústria automobilística, junho de 2022

