

A photograph showing a close-up of hands in business attire working with documents and a tablet. One document features a bar chart and circular diagrams. The scene is set on a wooden table.

Impactos econômicos decorrentes dos custos com a Tarifa Zero em Belo Horizonte

A stylized logo consisting of a teal square overlapping a white square, which is further overlapped by a white shape that resembles a stylized letter 'F' or a similar geometric form.

Gerência de Economia e Finanças Empresariais

Junho de 2025

SUMÁRIO

1 PROJETO DE LEI 60/25

2 TARIFA ZERO E AMPLIAÇÃO DA DEMANDA

3 CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

4 AVALIAÇÃO DE IMPACTO ECONÔMICO

4.1 HIPÓTESES E CENÁRIOS

4.2 METODOLOGIA

4.3 RESULTADOS

6 NOTA TÉCNICA E REFERÊNCIAS



1 - PROJETO DE LEI 60/25



PROJETO DE LEI 60/25

O que é o PL 60/2025 ?



O Projeto de Lei nº 60/25 propõe a criação do Programa Municipal de Incentivo ao Uso do Transporte Público Coletivo por Ônibus, articulado no âmbito do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH) e da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Seu objetivo é a implementação da **Tarifa Zero** no prazo de até **quatro anos** em Belo Horizonte.

Nesse contexto, o Projeto de Lei nº 60/25, em tramitação na Câmara Municipal de Belo Horizonte, propõe reestruturar o modelo de financiamento do transporte público, eliminando a cobrança direta ao usuário.

O projeto levanta preocupações quanto à sustentabilidade econômica e aos possíveis impactos sobre a qualidade e a operação do sistema.



Tarifa Zero é a gratuidade do transporte público no momento de sua utilização, sem distinção de linhas, horários ou segmento social.



PROJETO DE LEI 60/25

Como será financiada a Tarifa Zero?

Para viabilizar a Tarifa Zero, o PL 60/25 propõe um novo modelo de financiamento do transporte coletivo, a partir de recursos do **Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC)** e de outras fontes de receita não tarifárias oriundas da operação do sistema de transporte coletivo, substituindo a cobrança direta ao usuário.

O inciso VII do art. 3º do PL, institui, a partir da regulamentação do FSTC, a **Taxa do Transporte Público (TTP)** como forma de financiamento do Fundo, o que envolve o setor produtivo no custeio da gratuidade universal.

Isso ocorreria porque a TTP incidiria sobre **empresas que exercem atividades no município e que possuem 10 ou mais empregados**, independentemente do local de residência desses funcionários e do uso do transporte público.

Como sugestão, o PL cita, para a TTP, o valor de **R\$ 168,82 por empregado**.



Portanto, o ônus recai sobre o empregador, ainda que o uso não se destine diretamente aos empregados da empresa, o que pode configurar uma inconstitucionalidade.

2 - TARIFA ZERO E AMPLIAÇÃO DA DEMANDA



TARIFA ZERO E AMPLIAÇÃO DA DEMANDA

O estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) desenvolvido por Golla, Costa e Kassabi (2024) analisou os impactos da implantação da Tarifa Zero em municípios com mais de 500 mil habitantes. Um dos pontos de destaque desse estudo foi o impacto sobre o orçamento municipal.



Os resultados sugerem que a Tarifa Zero pode comprometer, em média, 12% do orçamento municipal. Em cidades maiores, como capitais – a exemplo de Salvador-BA – esse valor pode chegar a 34%.

Cidade-UF	Evolução da demanda
Caucaia-CE	371% após dois anos
Luziânia-GO	202% após dois meses
Maricá-RJ	144% após quase três anos
Ibirité-MG	106% após três meses
São Caetano do Sul-SP	218% após quatro meses
Paranaguá-PR	146% após um ano
Balneário Camboriú-SC	43% após seis meses
Cianorte-PR	99% após um ano
Mariana-MG	145% após dois anos

Para além do comprometimento do orçamento municipal, um levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) apresentou o expressivo avanço nas demandas pelo transporte público em cidades que implementaram a Tarifa Zero.

Observou-se aumento maior na demanda pelo transporte público nas cidades com maiores populações.

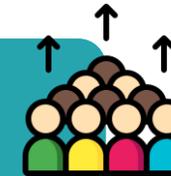
Um ponto de inflexão é que, das 106 cidades com Tarifa Zero no Brasil, apenas 31 possuem população superior a 50 mil habitantes, sendo Caucaia (CE), com 356 mil habitantes, a maior delas.

Geralmente, a Tarifa Zero é implementada em cidades com populações menores.

TARIFA ZERO E AMPLIAÇÃO DA DEMANDA

A partir disso, podemos entender alguns efeitos importantes:

Belo Horizonte é uma das maiores metrópoles do país e possui 2,3 milhões de habitantes.



A demanda por ônibus público gratuito tende a aumentar expressivamente, tanto quanto maior a população da cidade.

Espera-se uma ampliação na demanda por transporte público em Belo Horizonte, o que eleva os custos necessários à implementação da Tarifa Zero e, conseqüentemente, acarreta maior ônus financeiro às empresas empregadoras.



Além disso, **outros problemas** em decorrência da maior utilização do transporte **podem pressionar o custo no médio prazo**, como:

- Limitação da frota frente a uma alta na demanda.
- Risco de sucateamento do sistema.
- Carência de infraestrutura urbana adequada para suprir o aumento de passageiros.

TARIFA ZERO E AMPLIAÇÃO DA DEMANDA

Se a Tarifa Zero for implementada em Belo Horizonte é importante saber:



**QUAL A ESTRUTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO
EM BELO HORIZONTE HOJE?**

**QUAL SERIA O CUSTO PARA ZERAR A
TARIFA?**

**E SE A DEMANDA AUMENTAR, O CUSTO
AUMENTA EM QUANTO?**



3 - CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO



CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Diante desses possíveis efeitos, é importante dimensionar a estrutura de transporte público em Belo Horizonte. Para isso, foi necessário obter os dados da **BHTrans**. A partir deles, foi possível entender quantos passageiros (pagantes e não pagantes) circulam no município por meio do transporte público coletivo e o valor despendido.

Nº de passageiros em ônibus - BH/ 2024

Pagantes	Gratuidade	Total
213.872.871	57.751.354	271.624.225

No ano de 2024, foi calculado um quantitativo de 271 milhões de passageiros, dentre os quais, cerca de 214 milhões foram pagantes.

Valor pago em passagens de ônibus - BH/ 2024



R\$ 999.220.493

Em 2024, o valor pago pelos passageiros aproximou-se de **R\$ 1 bilhão**.

Cabe ainda destacar que os custos com transporte público não se limitam aos das passagens. Existe um repasse, já realizado pela prefeitura de BH, para as empresas concessionárias que operam as linhas de ônibus, que é a **remuneração complementar**.

Remuneração Complementar - BH/ 2024



R\$ 713.578.123

O valor pago em remunerações complementares foi superior a **R\$ 713 milhões** em 2024.

CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Eliminar as tarifas de ônibus públicos coletivos significa ampliar os custos existentes com transportes, que já são significativos.

As remunerações complementares representam cerca de **4% das despesas pagas pela prefeitura** de Belo Horizonte em 2024.



Além disso, os custos com as tarifas representariam, nas despesas pagas pela prefeitura, cerca de **6%**.



A Tarifa Zero representaria um custo total de R\$ 1,7 bilhão.

Isso representaria cerca de **10%** do orçamento da Prefeitura de Belo Horizonte em 2024.

Outro aspecto relevante é que a implementação da **Tarifa Zero** tende a **ampliar a demanda pelo transporte** coletivo público, como tem ocorrido em diversos lugares.

CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

É possível afirmar que a aplicação da **Tarifa Zero** implicaria em um **aumento da demanda** pela utilização de ônibus público. Ou seja, essa mudança provocaria alterações no perfil das viagens, com mais deslocamentos curtos, e também a migração de usuários de outros modais, como metrô, para os ônibus gratuitos, elevando ainda mais a demanda.

Situação atual

Em 2024, o custo total com transporte em Belo Horizonte foi de **R\$ 1,7 bilhão**.

E se a demanda for ampliada?

Em três cenários, foram mensurados aumentos de **20%, 50% e 100%** sobre os custos atuais.

Ampliação dos custos



Cenário I +20%

R\$ 2,05 bilhões

Cenário II +50%

R\$ 2,57 bilhões

Cenário III +100%

R\$ 3,42 bilhões

CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

É importante compreender que esses custos seriam pagos pela Prefeitura de Belo Horizonte e representariam uma parcela significativa do orçamento.

Quanto esses gastos representariam do orçamento de 2024?

Em 2024, o orçamento da Prefeitura de BH com relação às despesas pagas totalizou cerca de **R\$ 17,6 bilhões de reais.**

Despesas em 2024	17.634.647.767	Participação
Segurança Pública	325.388.560	1,8%
Previdência Social	1.803.031.352	10,2%
Saúde	5.391.129.586	30,6%
Educação	3.023.311.312	17,1%
Saneamento	693.610.252	3,9%
Urbanismo	944.967.851	5,4%
Assistência Social	382.071.066	2,2%

Cenários	17.634.647.767	Participação
Tarifa Zero (Cenário I)	2.055.358.339	11,7%
Tarifa Zero (Cenário II)	2.569.197.924	14,6%
Tarifa Zero (Cenário III)	3.425.597.232	19,4%



Com a adoção da Tarifa Zero, os custos variam conforme a demanda.

No cenário II, de aumento de 50%, eles representariam 14,6% do orçamento municipal de 2024.

Já com a demanda duplicada (100%), os custos alcançariam 19,4%, e representariam o segundo maior gasto do município, inferior apenas ao da saúde (30,6%).



CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Na maioria das pequenas cidades que adotaram a Tarifa Zero, os custos para manter essa política consomem até 3% do orçamento anual. Contudo, em municípios grandes, como BH, que possui 2,3 milhões de pessoas, esse percentual poderia comprometer entre **10% e 20%** do orçamento municipal.

Para não comprometer o orçamento da prefeitura, uma das propostas é que seja implementada a Taxa do Transporte Público (TTP), como forma de financiamento do Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC), o que envolve **o setor produtivo no custeio da gratuidade universal**.

Já é possível sinalizar uma preocupação relevante para o setor empresarial: a instituição da TTP nos moldes sugeridos pelo PL representa um novo custo para as empresas.

Esse custo recairia sobre todas as empresas que exerçam atividades no município e possuam 10 ou mais empregados, independentemente do local de residência desses trabalhadores. Na prática, as empresas passariam a financiar um serviço que não beneficiaria exclusivamente seus funcionários, mas toda a população.

Isso tende a aumentar os custos operacionais, comprometendo a competitividade e eficiência do setor produtivo.



CUSTOS COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO



**QUAIS OS IMPACTOS ECONÔMICOS DA
AMPLIAÇÃO DOS CUSTOS PARA AS
EMPRESAS?**



4 - AVALIAÇÃO DE IMPACTO ECONÔMICO



HIPÓTESES E CENÁRIOS

Conforme o PL 60/2025, a Tarifa Zero será financiada pelo Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo (FSTC), abastecido principalmente pela Taxa do Transporte Público (TTP).

- A TTP incidirá sobre empresas com 10 ou mais empregados no município;
- O valor sugerido é de R\$ 168,82 por funcionário;
- Todas as empresas que se enquadrarem como responsáveis tributárias não pagarão por até 9 funcionários.

Como já sinalizado anteriormente, a demanda será ampliada e, conseqüentemente, o custo com o transporte aumentará. Foram construídos três cenários:

CUSTO ATUAL

Em 2024, o custo total com transporte em Belo Horizonte foi de R\$ 1,7 bilhão.

Cenários - Ampliação dos custos



Cenário I +20%
R\$ 2,05 bilhões

Cenário II +50%
R\$ 2,57 bilhões

Cenário III +100%
R\$ 3,42 bilhões

HIPÓTESES E CENÁRIOS

No Projeto de Lei 60/25, foi apresentada uma taxa de R\$ 168,82 por empregado. Para avaliar se esse valor é suficiente para cobrir os custos com transporte em Belo Horizonte, é necessário estimar o montante total que seria arrecadado. Para isso, deve-se considerar o número de empregos incluídos nesse cálculo, levando em conta apenas as empresas com mais de 10 funcionários e desconsiderando 9 empregados em cada uma delas.

Há 896.911* empregos formais em Belo Horizonte que se enquadram nos critérios de cobrança definidos pelo PL 60/25.



Com uma taxa de R\$ 168,82 por empregado, a arrecadação estimada seria de R\$ 1,82 bilhão por ano

Não é suficiente para custear possíveis aumentos de demanda e de custo. 

É preciso calcular a tarifa equivalente necessária para cobrir integralmente os custos do modelo de Tarifa Zero para cada um dos cenários.

Nota: *Descontados 9 empregados por empresa.

Fonte: Rais-MTE 2023. Elaboração: Gerência de Economia e Finanças Empresariais - FIEMG.

HIPÓTESES E CENÁRIOS

Foram calculadas as tarifas necessárias para cada um dos cenários.



A tabela abaixo apresenta a estrutura de cada setor em termos de nº de empresas e nº de empregos, e o quanto seria custeado por cada setor nos respectivos cenários.

Custo Tarifa Zero: Empresas e Empregos – Belo Horizonte 2023

Setor	Nº de Empresas (empregados ≥ 10)	Nº de Empregos (empregados ≥ 10)	Nº de Empregos Ajuste* (empregados ≥ 10)	Custo anual - Tarifa Zero (em bilhões de R\$)			
				C Base Tarifa: R\$ 168,82	C I Tarifa: R\$ 190,88	C II Tarifa: R\$ 238,60	C III Tarifa: R\$ 318,13
Indústria Total	2.595	162.518	139.163	0,28	0,32	0,40	0,53
Comércio	4.061	117.533	80.984	0,16	0,19	0,23	0,31
Serviços	8.037	630.372	558.039	1,13	1,28	1,60	2,13
Administração Pública	74	116.128	115.462	0,23	0,26	0,33	0,44
Agropecuária	17	3.416	3.263	0,01	0,01	0,01	0,01
Total	14.784	1.029.967	896.911	1,82	2,05	2,57	3,42

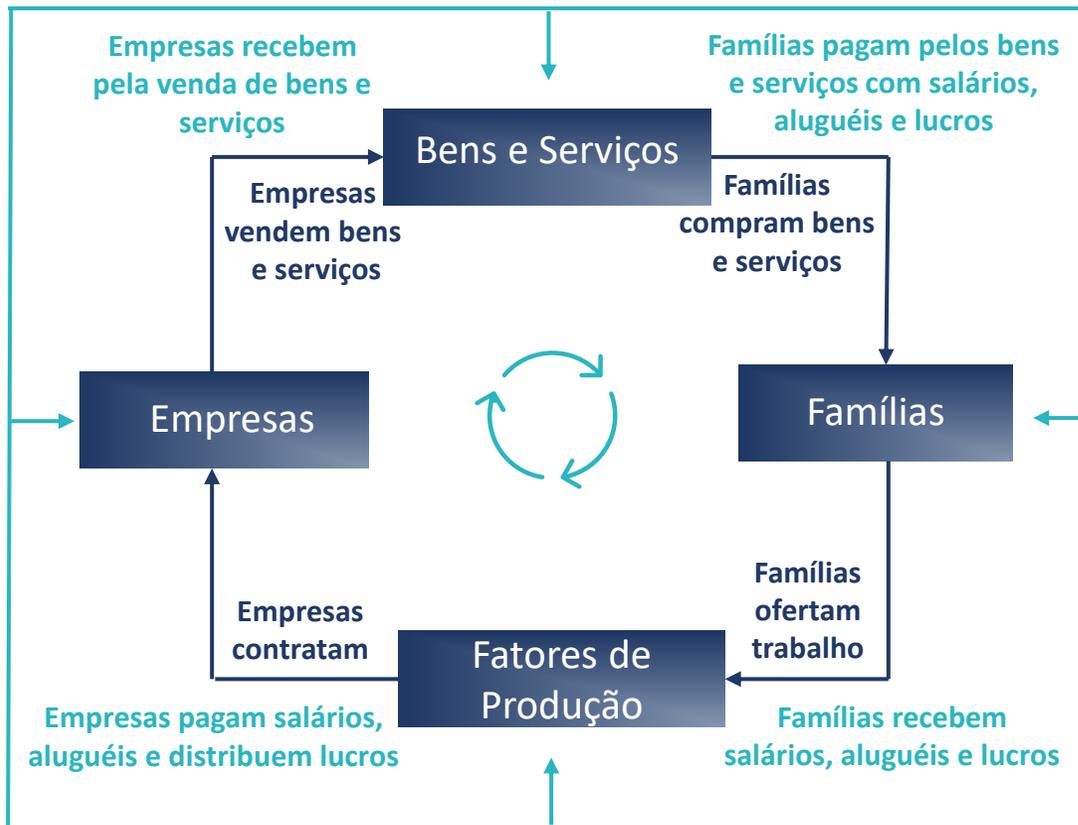
Nota: *Descontados 9 empregados por empresa.

Fonte: RAIS/ TEM (2023). Elaboração: Gerência de Economia e Finanças Empresariais - FIEMG.

METODOLOGIA

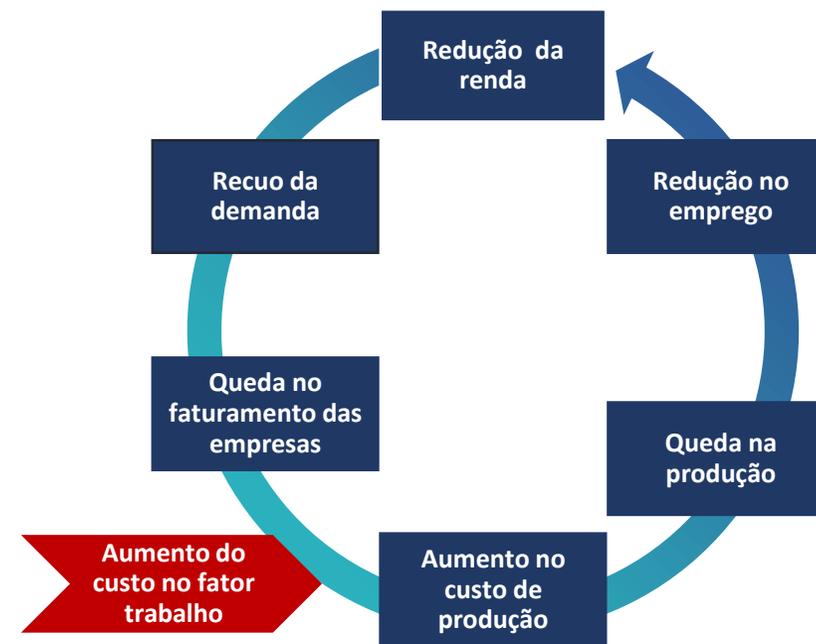


Modelo de Equilíbrio Geral Computável (EGC)



O modelo EGC representa uma fotografia da economia e de suas relações setoriais em um período de tempo.

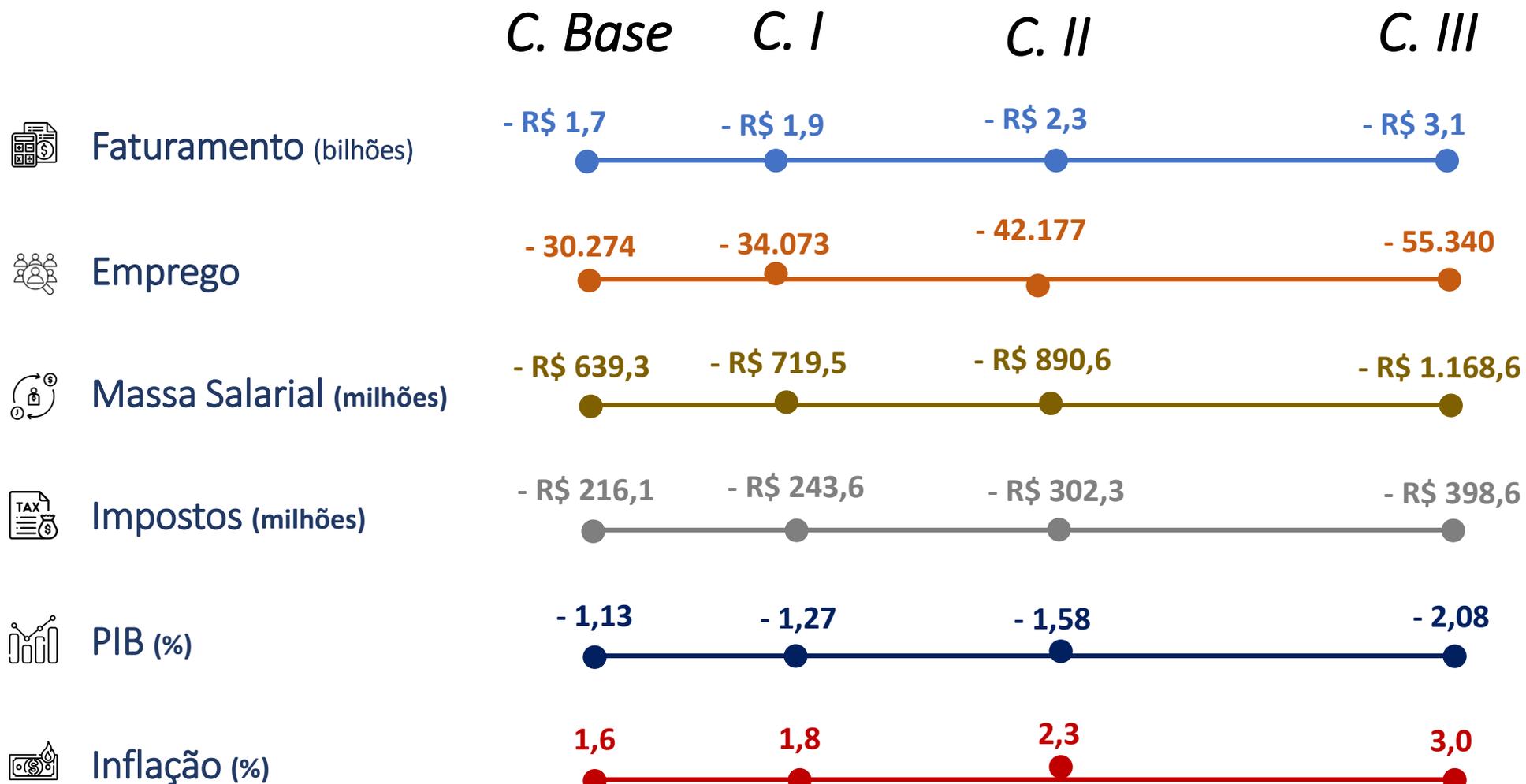
Efeito Sistêmico



RESULTADOS

Impactos econômicos e sociais por cenário - implementação da Tarifa Zero por cenário.

(Resultados de curto prazo de 12 a 60 meses)



5- NOTA TÉCNICA E REFERÊNCIAS



Avaliação dos Impactos Econômicos e Sociais da Tarifa Zero

A avaliação dos impactos econômicos e sociais da Tarifa Zero em Belo Horizonte foi conduzida com o uso de um modelo de Equilíbrio Geral Computável (EGC). Essa ferramenta permite mensurar os efeitos sistêmicos de políticas públicas sobre a estrutura econômica, considerando as interações entre setores produtivos, famílias, governo e fatores de produção.

Construção do Custo Adicional

A base para a construção do custo adicional às empresas foi a estrutura da Taxa do Transporte Público (TTP), proposta pelo Projeto de Lei nº 60/2025. A TTP incidiria sobre empresas com 10 ou mais empregados formais em Belo Horizonte, com um valor estimado de R\$ 168,82 por empregado, excetuando-se os nove primeiros trabalhadores por empresa.

A partir dos dados da RAIS de 2023, foi estimado que 896.911 postos de trabalho se enquadrariam nas condições previstas para a cobrança da TTP. Descontada a isenção prevista (nove primeiros empregados por empresa), foi calculado o total de trabalhadores efetivamente “tributáveis”, permitindo estimar a arrecadação potencial total da taxa em aproximadamente R\$ 1,82 bilhão por ano.

Construção do Choque no Modelo

Para mensurar os impactos econômicos da Taxa do Transporte Público (TTP) sobre o setor produtivo, foram construídas simulações no modelo com base no custo adicional estimado por setor.

Na modelagem, esse custo adicional setorial foi comparado ao custo total com trabalho em cada setor. Assim, foi calculado, para cada setor, o percentual que o novo encargo representaria sobre o custo global do fator trabalho. Essa abordagem se justifica, uma vez que o custo adicional para cada setor depende da quantidade de trabalhadores “tributáveis”, tornando necessário ponderar o impacto conforme a estrutura de emprego formal de cada setor.

Cenários Simulados

Foram considerados quatro cenários:

- **Cenário Base:** situação sem aumento de demanda
- **Cenário I (+20%)** – aumento de 20% de demanda
- **Cenário II (+50%)** – aumento de 20% de demanda
- **Cenário III (+100%)** – aumento de 20% de demanda

Cada cenário corresponde a um aumento projetado da demanda por transporte coletivo em relação à situação atual, refletindo variações nos custos operacionais e no volume necessário de financiamento. O modelo estima, para cada cenário, os efeitos sobre emprego, massa salarial, produção, impostos arrecadados, inflação e PIB municipal.



NOTA TÉCNICA E REFERÊNCIAS

Modelo de Equilíbrio Geral Computável

As estimativas apresentadas neste estudo têm um horizonte de curto prazo, entre 12 e 60 meses, e foram desenvolvidas com base na metodologia de Equilíbrio Geral Computável (EGC). O modelo foi calibrado a partir da Matriz Insumo-Produto (MIP) de 2015 do IBGE, desagregada em 67 setores econômicos, considerando duas regiões: Minas Gerais e o restante do Brasil.

Os impactos econômicos e sociais mensurados estão associados, direta e indiretamente, ao custo adicional decorrente da implementação da tarifa zero.

Os efeitos diretos referem-se às perdas nos setores inicialmente afetados pelo aumento dos custos com trabalho. Já os efeitos indiretos captam os impactos gerados ao longo da cadeia produtiva, por meio dos encadeamentos intersetoriais.

Para cada um dos 67 setores econômicos considerados, foram avaliados os efeitos sobre os seguintes indicadores:

- Faturamento (valor bruto da produção);
- Emprego (número de postos de trabalho);
- Massa salarial;
- Arrecadação de impostos;
- Produto Interno Bruto (PIB);
- Nível de preços (inflação).

Limitações

Representatividade setorial e regional

Embora os resultados estejam focados no município de Belo Horizonte, o modelo foi calibrado com base na estrutura produtiva de Minas Gerais. Assume-se que a tecnologia de produção e a estrutura de custos dos setores em Belo Horizonte são semelhantes à média estadual, o que permite a utilização do modelo como aproximação dos efeitos locais. Essa prática é comum na ausência de uma matriz insumo-produto municipal. Ainda assim, os resultados devem ser interpretados como ordens de grandeza e tendências dos efeitos, não como previsões pontuais.

Horizonte de curto prazo

As estimativas consideram um período de 12 a 60 meses, o que significa que mudanças de longo prazo — como adaptação empresarial, efeitos sobre investimentos, reestruturação de modais de transporte ou impactos demográficos — não estão capturados.

Infraestrutura e capacidade de oferta do sistema de transporte

O modelo considera o impacto econômico do aumento de demanda, mas não simula gargalos físicos da operação do transporte público, como limitação de frota, congestionamentos ou capacidade de atendimento. Esses elementos, embora destacados qualitativamente, não estão formalmente modelados.



REFERÊNCIAS

Dixon, P. B.; Parmenter, B. R. *Computable General Equilibrium Modeling for Policy Analysis* – North-Holland

Golla, Marcelo Renan; Costa, Matheus Gregorini; Kassab, Pedro. **Alternativa à tarifa zero como política pública de subsídios ao transporte coletivo**. 2024. 64 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão e Políticas Públicas) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2024.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Base de Dados do PIB dos Estados (2021). Rio de Janeiro: IBGE, 2025.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Cidades e Estados (2022). Rio de Janeiro: IBGE, 2025.

Miller, R. E.; Blair, P. D. (2009). *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions* – Cambridge University Press

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego. **Relatório Anual de Informações Sociais** – RAIS 2024. Brasília, 2025.

NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Tarifa Zero nas Cidades do Brasil**. 2024.

SICONFI – **Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro**. 2024.





FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS

O futuro se faz juntos

Gerência de Economia e Finanças Empresariais

Contato: gec@fiemg.com.br

Telefone: 3263-4387

REALIZAÇÃO

Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais - FIEMG

PRESIDENTE

Flávio Roscoe Nogueira

SUPERINTENDENTE DE DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA

Érika Morreale Diniz

RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Gerência de Economia e Finanças Empresariais

GERENTE/ECONOMISTA-CHEFE

João Gabriel Pio

COORDENADORAS

Daniela Araujo Costa Melo Muniz

Juliana Moreira Gagliardi

EQUIPE TÉCNICA

Aguinaldo de Lima Assunção

Ana Guaraciaba Gontijo

Cibele Guedes Santiago

Geysa de Souza Silva

Luíza de Mello Teixeira

Ruan Felipe Costa Ramos

Thiago de Assis Gonzaga

Vithor Adolfo Lana