

## **RESPOSTA DE ESPECIALISTAS E PESQUISADORES SOBRE O “ESTUDO” DA FIEMG ACERCA DA IMPLEMENTAÇÃO DA TARIFA ZERO EM BELO HORIZONTE**

Em junho de 2025, a Federação das Indústrias de Minas Gerais apresentou um documento com o título “Impactos econômicos decorrentes dos custos com a Tarifa Zero em Belo Horizonte”. Recentemente, às vésperas da votação do Projeto de Lei 60/2025, que institui o Programa Municipal de Transporte Público e propõe zerar a tarifa em até quatro anos na cidade, o estudo foi reapresentado à imprensa.

O material, no entanto, parte de premissas equivocadas ou negligencia aspectos fundamentais do tema debatido, produzindo conclusões desconectadas da realidade. A título de exemplo, apresentamos três falhas metodológicas graves do estudo, que fazem com que suas conclusões sejam distantes do que acontece de fato em cidades com Tarifa Zero no transporte público.

### **1) Confundir aumento de demanda com aumento de custos**

O principal erro do estudo da FIEMG é deliberadamente confundir aumento de demanda com aumento de custos. O transporte coletivo, assim como outros serviços públicos como abastecimento de água e de energia, trabalha com os conceitos de capacidade de pico e de capacidade ociosa. É fato notório que os ônibus circulam vazios em horários de fora-pico, em virtude, principalmente, das tarifas exorbitantes. O aumento da demanda, percebido nos outros municípios que adotaram a medida se dá também pela ocupação na capacidade ociosa. Ou seja, o aumento de demanda não é proporcional ao aumento de custos e não pode ser tratado da mesma forma. Em cidades com Tarifa Zero, o aumento de custos tem sido consideravelmente menor do que o aumento da demanda.

Além disso, há inúmeros custos do sistema de transporte coletivo inerentes à existência da cobrança tarifária que seriam descartados. Portanto, a implementação da tarifa zero é acompanhada de uma reformulação do sistema e uma eficiência de custos, que não pode ser colocado dessa maneira. Uma estimativa feita por pesquisadores junto com técnicos em transportes é de um aumento de 20% nos custos do sistema de transporte em BH caso seja implementada a Tarifa Zero – nesse caso, o custo passaria do atual R\$1,8 bilhão para R\$2,16 bilhões por ano.

### **2) Omissão do custo atual das empresas com Vale Transporte**

Em segundo lugar, novamente de maneira deliberada, o estudo da FIEMG omite o fato de que hoje existe um custo significativo com vale-transporte para a maior dos empregadores que pagam até 3 salários mínimos, e claramente não leva em consideração a variação do valor do salário na computação dos custos em seu modelo de equilíbrio geral. Muitos empregados gastam de R\$300 a R\$400 por mês com o Vale Transporte de cada funcionário, e terão economia com a nova taxa proposta, de R\$185, por funcionário por mês. A nota técnica de economistas do CEDEPLAR UFMG publicada em julho identifica que o aumento global dos custos com massa salarial seria de apenas 0,91%.

Além disso, o estudo da FIEMG desconsidera os efeitos positivos da liberação dos custos das empresas menores, com até 9 empregados e que constituem 80% do número de estabelecimentos da cidade, e nem o impacto proporcional e setorial das empresas maiores.

### **3) Omissão dos efeitos positivos na economia da liberação da renda das famílias mais pobres**

Por fim, e de maneira mais grave, o modelo de equilíbrio geral não levou em consideração a liberação significativa e imediata de renda da população usuária de transporte público. A pesquisa Orçamento Familiar do IBGE mostra que, para Belo Horizonte, o gasto com passagens de ônibus corresponde a até 20% dos orçamentos das famílias de menor renda e, de maneira mais perversa, o número médio de viagens por ônibus dessas pessoas é menor do que 10 por mês. Uma liberação de renda corresponde a um efeito similar ao do bolsa-família, com o acréscimo positivo que a liberação é também de circulação. Mais dinheiro e circulação na cidade significa maiores gastos com consumo, aquecimento do comércio e retorno positivo para a economia.

Nessa linha, está sendo lançado hoje, um novo estudo original de economistas da UFMG, que aponta que a implementação da Tarifa Zero liberaria até 20% do orçamento mensal das famílias mais pobres de Belo Horizonte, o que geraria um efeito positivo na economia da cidade. Ainda segundo a estimativa dos economistas, a medida geraria um retorno médio de R\$3,89 para cada R\$1,00 gasto em mobilidade.

**Em resumo, o estudo lançado pela FIEMG em junho e reapresentado em outubro erra em premissas básicas que distorcem os resultados, afastando suas conclusões da prova de que realidade.**

**Assinam essa nota:**

**Ana Maria Barbour** - jornalista, historiadora e doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/USP

**Aidan Rossi** - mestrando em Economia (USP) na área de Economia Urbana

**André Doca Prado** - doutorando em Desenvolvimento Econômico (UNICAMP), mestre em Políticas Públicas (UFRGS), economista (UNICAMP) - membro do Instituto Economias e Planejamento

**André Veloso** - doutor em economia pela UFMG e pesquisador de mobilidade urbana

**Clareana Cunha** - Socióloga, Cientista política, Pós graduanda em Mobilidade e Cidades Sustentáveis pela Escola da Cidade, atua no Instituto Polis

**Cleo Manhas** - doutora em Educação pela PUC SP, atua no Instituto de Estudos Socioeconômicos

**Cristiane Costa Gonçalves**- Engenheira da Mobilidade(Unifei) mestra em Transportes (UFMG)

**Daniel Caribé** - doutor em Arquitetura e Urbanismo pela UFBA e membro do Observatório da Mobilidade de Salvador

**Daniel Santini** - mestre e doutorando pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e coordenador na Fundação Rosa Luxemburgo

**Daniela Pereira Almeida** - doutora em arquitetura e urbanismo pela UFV

**Daniele Batista Brandt** - Professora Adjunta da Faculdade de Serviço Social da UERJ, Pesquisadora do Grupo de Estudos sobre Espaço Urbano, Vida Cotidiana e Serviço Social (UrbanoSS) e Doutora em Serviço Social (PPGSS/Uerj)

**Giancarlo Gama** - mestre em Políticas Públicas pela Universidade de Oxford, especialista no financiamento da tarifa zero

**Gustavo Serafim** - Doutorando em Ciência Política (UnB) e pesquisa Tarifa Zero, mobilidade urbana e Estado

**Heloant Abreu Silva de Souza** - Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Ciências do Exercício e do Esporte (UERJ); Pesquisadora no Laboratório de Vida Ativa - LaVA/UERJ, Mestre em Engenharia Urbana (UFRJ)

**João Lucas Campos** - mestrando em Ciência Política (UnB)

**Letícia Birchall Domingues** - professora do Instituto de Ciência Política da UnB e doutora em Ciências Política pela UFMG

**Marcela Antonieta Souza da Silva** - mestranda em Ciência Política (UnB)

**Marcos Fontoura de Oliveira** - engenheiro civil (UFMG) em pesquisa de pós-doutorado na Universidade de Lisboa

**Neiva Aparecida Pereira Lopes** - Doutoranda em Desenvolvimento Local (UNISUAM), mestre em Administração (Unihorizontes), Engenheira Química e Engenheira (FOC) de Segurança do Trabalho (UFV). Pesquisadora de Tarifa Zero.

**Paique Duques Santarém** - doutor em Arquitetura e Urbanismo e mestre em Antropologia pela UnB

**Rafael Calabria** - geógrafo (USP) e pesquisador de mobilidade urbana no BRCidades

**Ricardo Brandão de Oliveira** - professor associado da UERJ e coordenador do Laboratório Vida Ativa

**Roberto Andrés** - professor da escola de Arquitetura e Urbanismo da UFMG e pesquisador de mobilidade urbana

**Thiago Von Zeidler Gomes** - Urbanista, doutorando em Planejamento e Gestão do Território (UFABC), pesquisador em mobilidade urbana

**Victor Henrique Calejon Santos** - mestre em Geografia pela UFSC na Área de Desenvolvimento Regional e Urbano e Técnico em Informações Geográficas e Estatísticas do IBGE

**Vitor Mihessen** - economista (UFRJ), mestre em Economia (UFF), Coordenador Geral da Casa Fluminense

**Wesley Cantelmo** - Doutor em Economia(CEDEPLR/UFMG) e diretor do Instituto Economias e Planejamento