

## NOTA TÉCNICA:

# Impacto Socioeconômico da Implementação da Tarifa Zero no Transporte Público de Belo Horizonte

Ana Paula Nunes Silva - Doutoranda em Economia - Cedeplar/FACE/UFMG

André Henrique de Brito Veloso - Doutor em Economia - Cedeplar/FACE/UFMG

André Vítor de Oliveira Batista - Bacharel em Economia - FACE/UFMG

Ana Maria Hermeto Camilo de Oliveira - Professora Associada - FACE/UFMG

Felipe Nunes Coelho Magalhães - Professor Adjunto - IGC/UFMG

João Bosco Moura Tonucci Filho - Professor Adjunto - FACE/UFMG

## **Resumo**

Esta nota técnica analisa os potenciais impactos socioeconômicos da adoção da Tarifa Zero no transporte público de Belo Horizonte, com base nos dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF 2017/2018). A capital mineira destaca-se entre as cidades brasileiras com maior número de usuários de transporte público e apresenta elevada dependência do modal ônibus, que concentra 88% dos gastos das famílias com mobilidade.

Os dados apontam que os gastos com transporte público na cidade correspondem a uma parte considerável da renda familiar, cerca de 19% das famílias de baixa renda. O peso desse gasto compromete a capacidade das famílias de consumir outros bens e serviços, além de restringir sua mobilidade para acessar direitos básicos, como saúde, educação e trabalho.

Nesse sentido, o projeto de Tarifa Zero proposto na Câmara Municipal de Belo Horizonte, representa uma liberação de renda, especialmente para famílias de baixa renda. Os efeitos dessa liberação podem ser observados no comércio e serviços locais, favorecendo a geração de empregos e a ampliação da renda municipal.

As simulações de benefício econômico decorrente da gratuidade na tarifa indicam que o valor destinado à manutenção das linhas de ônibus no município possui potencial de multiplicar ganhos econômicos para a cidade. Dessa forma, o projeto não apenas reduz desigualdades socioeconômicas, mas também amplia o acesso a direitos sociais, promovendo inclusão e melhoria da qualidade de vida da população de Belo Horizonte.

## **1. Introdução**

Esta nota técnica tem como objetivo analisar o impacto no orçamento familiar e seus efeitos redistributivos na sociedade belo-horizontina, tendo em vista a possível implementação da tarifa zero no sistema de transporte público de Belo Horizonte. A análise foi construída a partir dos dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF 2017/2018) do IBGE.

De acordo com a referida pesquisa, Belo Horizonte destaca-se no cenário nacional como uma das cinco capitais com maior número de usuários de transporte público, ocupando a quarta posição em gastos familiares com ônibus e transporte público em geral. O dispêndio mensal das famílias belo-horizontinas com transporte público é elevado, representando um gasto médio significativo por usuário, sendo a maior parte desse valor destinada ao modal ônibus. A centralidade do uso do ônibus em Belo Horizonte é importante para compreender o alcance da gratuidade ao usuário nessa modalidade de transporte.

A análise do perfil socioeconômico dos usuários de transporte público em Belo Horizonte é significativa à medida que a tarifa zero representaria uma liberação de renda, com impactos proporcionalmente maiores para as famílias de menor poder aquisitivo, com potencial redistributivo. A liberação de renda, sobretudo nas famílias de baixa renda, possibilitando o acesso a bens e serviços essenciais anteriormente inacessíveis. Além disso, os dados da POF permitem verificar o impacto da tarifa zero considerando outras dimensões, como raça e gênero.

Os dados da POF também apresentam um perfil de gastos com transporte público que demonstra uma restrição à mobilidade das famílias de menor renda em relação ao potencial. Famílias com renda de até meio salário mínimo, por exemplo, realizam em média quatro viagens de ônibus por mês, com óbvias consequências para o acesso desse segmento aos direitos sociais e necessidades básicas cotidianas.

A liberação de renda gera um aumento do poder de consumo entre as famílias de menor renda, que apresentam maior propensão marginal a consumir, podendo estimular a demanda agregada e fomentar atividades econômicas locais, especialmente no setor de comércio e serviços. Esse estímulo pode gerar empregos e elevar a renda municipal. Paralelamente, a gratuidade do transporte elimina barreiras de mobilidade, ampliando o acesso não apenas a bens e serviços, mas também a uma melhor qualidade de vida para essas famílias.

## **2. Participação do ônibus urbano no transporte público das capitais brasileiras**

Esta análise tem como objetivo compreender a participação dos gastos com transporte público no orçamento das famílias de Belo Horizonte, bem como estimar os possíveis benefícios econômicos decorrentes da implementação do Projeto Tarifa Zero, especialmente no que se refere à liberação de renda da população. Antes de aprofundar a discussão sobre a capital mineira, é relevante situá-la em relação às demais capitais brasileiras, considerando o uso do transporte público e, em particular, do modal ônibus urbano.

A condução desta análise foi viabilizada a partir dos dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF 2017/2018) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, que fornece um detalhamento dos gastos das famílias brasileiras com diversas categorias de despesas, incluindo transporte público, além de uma caracterização social, econômica e demográfica da população.

A POF classifica os gastos com transporte público em catorze categorias distintas, sendo elas: ônibus urbano, ônibus intermunicipal, ônibus interestadual, metrô, trem, transporte aquaviário (barca, balsa, navio etc.), integração trem–metrô, integração trem–ônibus, integração metrô–ônibus, bonde/bondinho, plano inclinado, integração barca–trem, integração barca–ônibus e integração barca–metrô. É importante ressaltar que, por se tratar de um inquérito de abrangência nacional, algumas dessas categorias são específicas de determinadas localidades.

Contudo, considerando que o Projeto Tarifa Zero se refere à gratuidade do transporte no modo ônibus urbano, esta análise concentra-se em mensurar a participação desse modo no conjunto do transporte público, tanto em termos do número de usuários quanto dos dispêndios reportados pelas famílias. Nesse sentido, a Tabela 1 apresenta informações desagregadas para as capitais brasileiras acerca do número de usuários de ônibus urbano e de sua proporção em relação ao total de usuários de transporte público, com dados de 2018, obtidos a partir da POF<sup>1</sup>.

No que se refere aos gastos familiares, apresentam-se tanto os valores absolutos com transporte por ônibus urbano quanto sua participação relativa nas despesas totais com transporte público. Importa destacar que, não apenas para a Tabela 1, mas ao longo de toda a nota técnica, os gastos da POF referentes a 2018 foram atualizados para preços de agosto de 2025, utilizando como deflator a variação acumulada do IPCA no período.

---

<sup>1</sup> Cabe ressaltar que o número total de usuários de ônibus urbano identificado pela pesquisa é maior do que o informado pelos relatórios gerenciais mensais da Superintendência de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Essa discrepância se dá por dois motivos superpostos, em primeiro lugar, há uma queda de passageiros registrados entre 2018 e 2024. Em segundo lugar, o número de usuários esporádicos somados aos cotidianos é, necessariamente, maior que o registrado diariamente.

Observa-se que Belo Horizonte está entre as capitais brasileiras com o maior número de usuários de ônibus, totalizando 1.237.353 pessoas, o que corresponde a 94,87% dos usuários de transporte público da cidade. Destaca-se que a capital ocupa a quarta posição no ranking das capitais cujas famílias mais gastam com transporte público. Além disso, 88,17% dos gastos com transporte público em Belo Horizonte destinam-se ao transporte por ônibus urbano, evidenciando a elevada dependência desse modal.

O dispêndio mensal total das famílias belo-horizontinas com ônibus urbano em 2025 aproxima-se de R\$110 milhões, o que representa um gasto médio por pessoa de R\$88,58, considerando-se o total de usuários estimados a partir da POF para 2018.

Tabela 1 – Usuários e gastos com ônibus urbano, valores absolutos e em relação ao total do transporte público – Capitais

| <b>Capital</b> | <b>Usuários de ônibus</b> | <b>% de ônibus no transporte público total</b> | <b>Gasto com ônibus (R\$ de 2025)</b> | <b>% de gasto com ônibus no transporte público total</b> |
|----------------|---------------------------|--|---------------------------------------|--|
| São Paulo      | 4.988.297                 | 80,99  | 353.870.305                           | 61,92  |
| Rio de Janeiro | 4.063.912                 | 94,54  | 334.776.541                           | 80,22  |
| Salvador       | 1.589.636                 | 92,74  | 115.471.550                           | 87,69  |
| Belo Horizonte | 1.237.353                 | 94,87  | 109.606.105                           | 88,17  |
| Brasília       | 1.170.993                 | 95,03  | 93.466.982                            | 85,68  |
| Porto Alegre   | 880.954                   | 98,49  | 77.659.051                            | 95,46  |
| Fortaleza      | 1.275.530                 | 96,66  | 62.784.083                            | 95,76  |
| Macapá         | 911.788                   | 98,14  | 50.690.747                            | 96,69  |
| Recife         | 815.383                   | 97,84  | 45.640.328                            | 95,34  |
| Curitiba       | 550.506                   | 97,45  | 44.575.695                            | 88,71  |
| Goiânia        | 417.885                   | 96,76  | 26.005.570                            | 86,56  |
| Belém          | 560.884                   | 90,68  | 23.717.398                            | 79,57  |
| Natal          | 413.288                   | 95,06  | 23.310.759                            | 75,27  |
| João Pessoa    | 379.114                   | 95,36  | 22.198.910                            | 70,94  |
| Teresina       | 469.232                   | 99,76  | 21.622.943                            | 96,45  |
| São Luís       | 479.656                   | 99,43  | 20.651.720                            | 82,33  |
| Maceió         | 381.021                   | 96,52  | 18.405.537                            | 92,34  |
| Aracaju        | 273.050                   | 93,89  | 12.382.468                            | 73,61  |
| Cuiabá         | 166.648                   | 97,06  | 9.399.549                             | 79,62  |
| Florianópolis  | 151.607                   | 97,02  | 9.299.538                             | 93,22  |
| Campo Grande   | 205.471                   | 99,20  | 9.224.423                             | 98,86  |
| Manaus         | 223.735                   | 93,70  | 8.763.861                             | 90,76  |
| Vitória        | 118.557                   | 98,09  | 7.009.976                             | 97,07  |
| Rio Branco     | 130.952                   | 99,80  | 4.917.403                             | 98,87  |
| Palmas         | 41.774                    | 93,92  | 2.476.921                             | 83,27  |
| Porto Velho    | 61.995                    | 88,21  | 1.562.914                             | 88,06  |
| Boa Vista      | 27.704                    | 100,00   | 691.035                               | 99,45  |

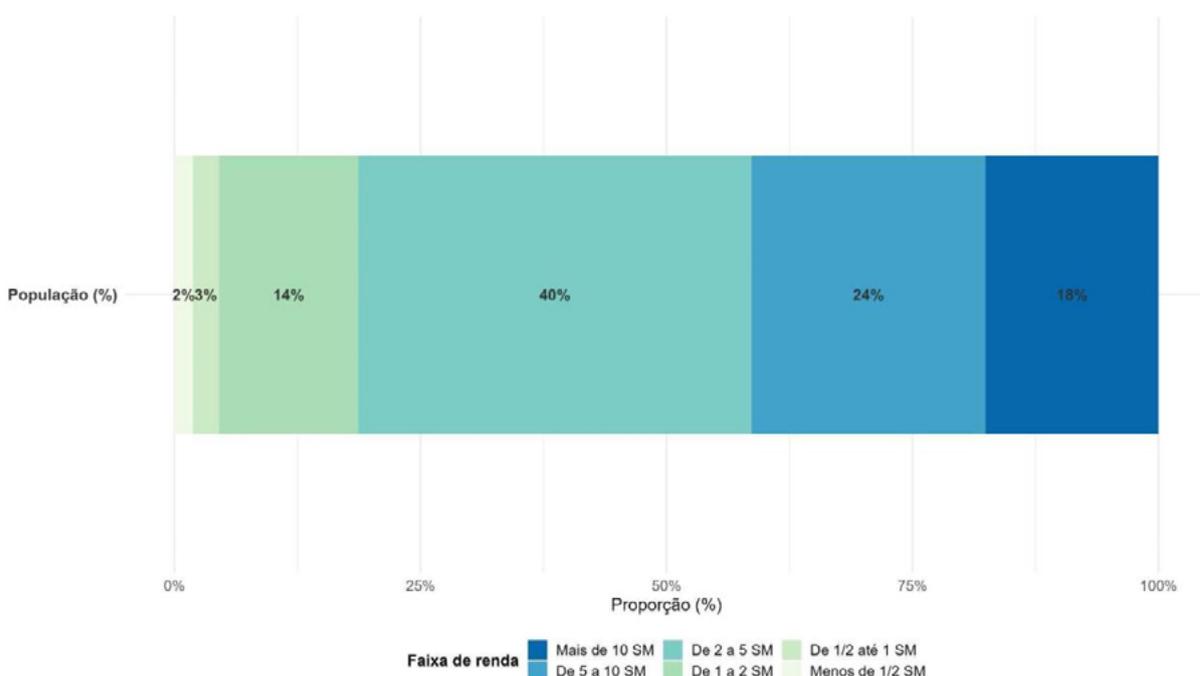
Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

### 3. Perfil Socioeconômico da população de Belo Horizonte

Tendo em vista as observações anteriores sobre a importância do modal ônibus urbano no transporte público de Belo Horizonte e a posição da capital no ranking de uso e gastos com transporte público, será apresentado, a partir deste ponto, a caracterização da população por faixa de renda, sexo e raça, bem como o perfil dos usuários e os padrões de gasto com transporte público local.

O Gráfico 1 apresenta a distribuição da população de Belo Horizonte por faixa de renda. Observa-se que cerca de 5% da população vive com menos de um salário mínimo, enquanto a maior parte concentra-se na faixa de 2 a 5 salários mínimos, representando aproximadamente 40% dos habitantes. Adicionalmente, cerca de 18% da população recebe mais de 10 salários mínimos.

Gráfico 1: Distribuição da população por faixa de renda – Belo Horizonte (2018)



Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

Na Tabela 2, observa-se que, entre os mais vulneráveis, que vivem com até um salário mínimo, a renda média familiar em valores de 2025 é de R\$515,21, equivalente a aproximadamente 34% de um salário mínimo. Em contrapartida, entre os quase 18% mais abastados, a renda média familiar aproxima-se de 20 salários mínimos, ou R\$29.096,43. Esse cenário de desigualdade econômica torna particularmente relevante a análise de políticas públicas com potencial redistributivo, como a implementação da tarifa zero no transporte público.

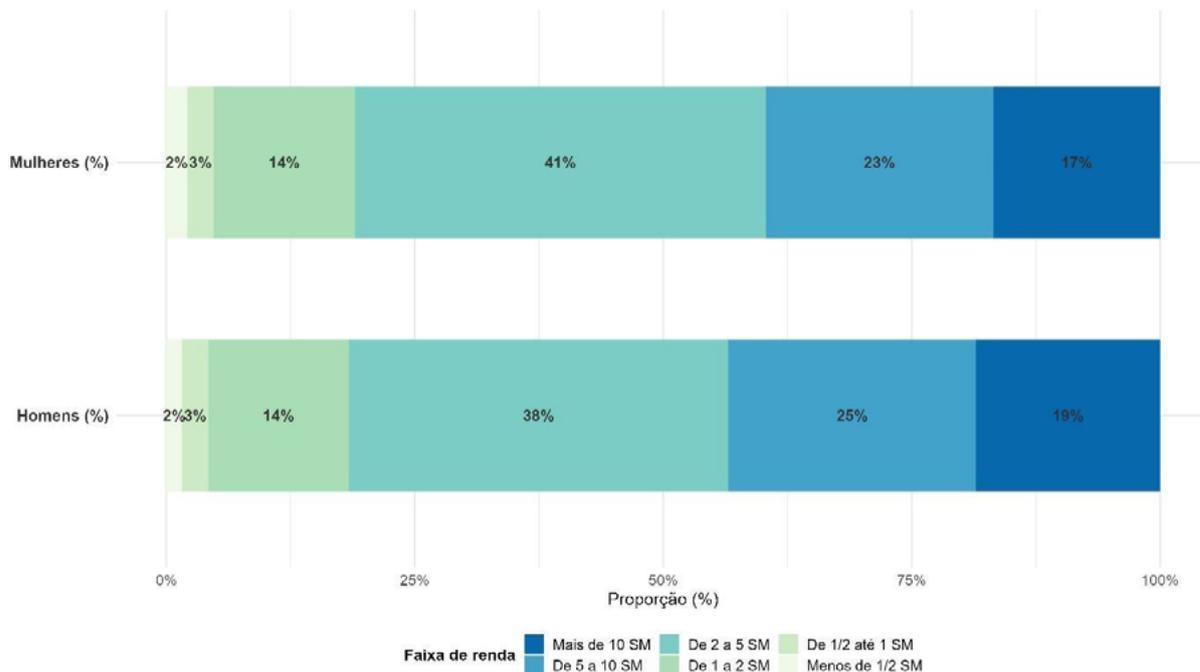
Tabela 2: Proporção da população e renda média por faixa de renda – Belo Horizonte

| <b>Faixa de renda</b> | <b>População (2018)</b> | <b>População por faixa de renda (%)</b> | <b>Renda média familiar (em SM)</b> | <b>Renda média familiar (em R\$ de 2025)</b> |
|-----------------------|-------------------------|---|-------------------------------------|--|
| Menos de 1/2 SM       | 46.628                  | 1,87                                    | 0,34                                | 515,21                                       |
| De 1/2 até 1 SM       | 66.144                  | 2,65                                    | 0,85                                | 1.283,46                                     |
| De 1 a 2 SM           | 353.932                 | 14,17                                   | 1,46                                | 2.210,68                                     |
| De 2 a 5 SM           | 997.255                 | 39,94                                   | 3,43                                | 5.208,44                                     |
| De 5 a 10 SM          | 594.332                 | 23,80                                   | 6,77                                | 10.279,87                                    |
| Mais de 10 SM         | 438.889                 | 17,58                                   | 19,17                               | 29.096,43                                    |

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

O Gráfico 2 apresenta a distribuição da população por faixa de renda e sexo. Observa-se relativa paridade entre homens e mulheres nas faixas de renda mais baixas, até 2 salários mínimos. Contudo, nas faixas de renda mais elevadas, a presença masculina é proporcionalmente maior. Enquanto 17% das mulheres vivem em famílias com renda superior a 10 salários mínimos, entre os homens esse percentual atinge 19%.

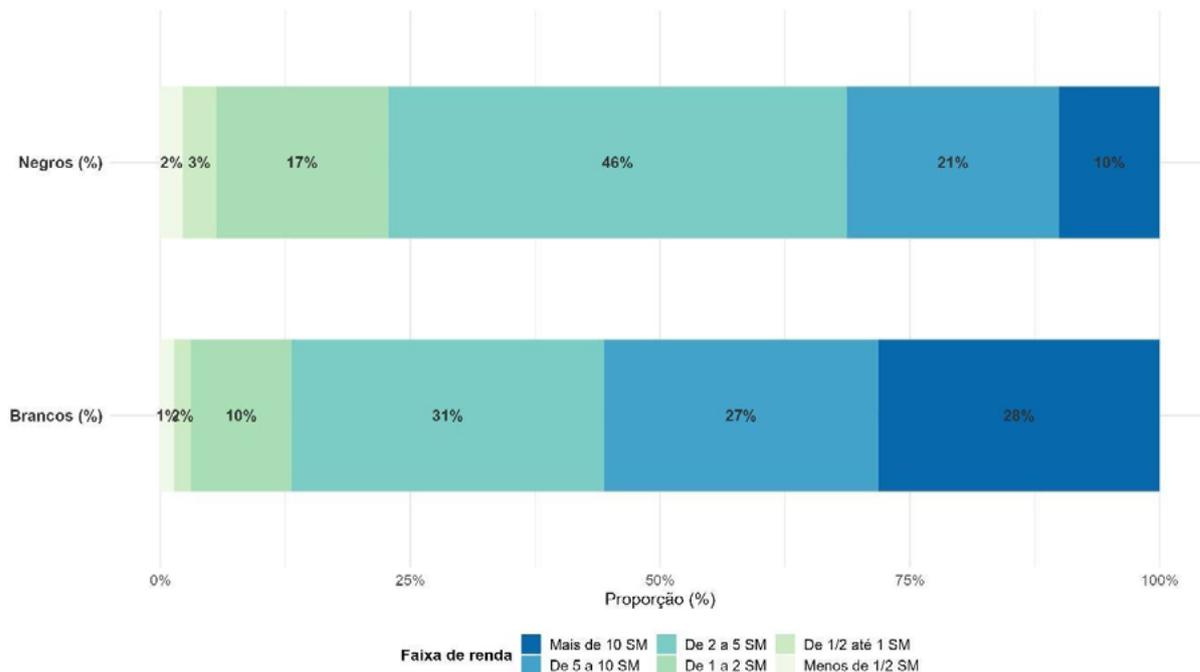
Gráfico 2: Distribuição da população por sexo e faixa de renda – Belo Horizonte (2018)



Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

As disparidades raciais são ainda mais expressivas, como mostrado no Gráfico 3. Entre a população negra de Belo Horizonte, aproximadamente 22% vivem em famílias com renda de até 2 salários mínimos, enquanto esse percentual é de cerca de 13% entre a população branca. Por outro lado, no extremo superior da distribuição de renda, apenas 10% da população negra reside em famílias com renda superior a 10 salários mínimos, proporção quase três vezes menor do que o registrado entre a população branca, que é 28%.

Gráfico 3: Distribuição da população por raça e faixa de renda – Belo Horizonte (2018)



Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

#### 4. Benefícios econômicos da gratuidade do transporte por ônibus urbano

Uma vez caracterizada a população de Belo Horizonte, o próximo passo é analisar o uso e os gastos com transporte público. A Tabela 3 apresenta a desagregação por faixa de renda das estimativas de número absoluto de usuários de ônibus e das proporções em relação ao transporte público e à população total.

Entre as famílias com renda de  $\frac{1}{2}$  a 2 salários mínimos, aproximadamente metade da população utiliza ônibus regularmente. Já na faixa de 2 a 5 salários mínimos, que representa a maior parcela da população belo-horizontina (39,94%), observa-se a maior taxa de utilização desse modal, com 63,61% dos indivíduos dependendo do ônibus para seus deslocamentos diários. Em ambos os casos, evidencia-se a importância do transporte público urbano via ônibus para a mobilidade da população de Belo Horizonte.

No entanto, observa-se que entre as famílias mais vulneráveis, que sobrevivem com até  $\frac{1}{2}$  salário mínimo, apenas 14,92% utilizam ônibus. Esse baixo percentual aponta para um quadro de exclusão no acesso ao transporte público, possivelmente relacionado ao peso dos custos de deslocamento no orçamento dessas famílias. Como consequência, essa população enfrenta barreiras adicionais para acessar empregos, educação, saúde e lazer, reforçando um ciclo de pobreza e vulnerabilidade.

Por fim, destaca-se que, em todas as faixas de renda, a maioria dos usuários de transporte público utiliza o ônibus urbano como principal modal de deslocamento. Além disso, essa proporção chega a 100% dos usuários considerando aqueles cuja faixa de renda é de até dois salários mínimos.

Tabela 3: Usuários de transporte público e de ônibus urbano – Belo Horizonte (2018)

| <b>Faixa de renda</b> | <b>População total</b> | <b>Usuários de transporte público (por pessoa)</b> | <b>Usuários de ônibus urbano (por pessoa)</b> | <b>Usuários de ônibus no transporte público (%)</b> | <b>População que usa ônibus (%)</b> |
|-----------------------|------------------------|--|---|---|-------------------------------------|
| Menos de 1/2 SM       | 46.628                 | 6.957  | 6.957   | 100,00  | 14,92                               |
| De 1/2 até 1 SM       | 66.144                 | 32.784   | 32.784  | 100,00  | 49,56                               |
| De 1 a 2 SM           | 353.932                | 185.968  | 185.968                                       | 100,00  | 52,54                               |
| De 2 a 5 SM           | 997.255                | 642.288  | 634.398                                       | 98,77   | 63,61                               |
| De 5 a 10 SM          | 594.332                | 305.808  | 259.470                                       | 84,85   | 43,66                               |
| Mais de 10 SM         | 438.889                | 130.483  | 117.777                                       | 90,26   | 26,84                               |

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

A Tabela 4 apresenta uma análise do peso relativo do gasto com ônibus sobre a renda média mensal das famílias, permitindo observar como o transporte público impacta de maneira diferenciada os diversos estratos de renda. Nota-se que as famílias de menor renda, especialmente aquelas com menos de um salário mínimo (SM), destinam quase 19% de sua renda ao transporte por ônibus urbano, evidenciando um impacto significativo no orçamento familiar. Esse percentual diminui progressivamente à medida que a renda aumenta, indicando que o gasto com transporte é proporcionalmente mais pesado para os grupos de baixa renda.

Famílias com renda entre 1 e 2 SM e entre 2 e 5 SM ainda enfrentam uma carga relevante, com 10,89% e 6,57% da renda comprometida com transporte, respectivamente. Esse padrão evidencia que, mesmo em classes de renda intermediárias, o gasto com mobilidade urbana representa ainda uma parte relevante do orçamento.

Nesse contexto, a política de gratuidade do transporte pode ser entendida como uma liberação de renda: o valor destinado ao pagamento das passagens deixaria de ser gasto, tornando-se disponível para outras necessidades ou consumo das famílias. Para as famílias de menor renda, essa liberação é proporcionalmente mais relevante, podendo gerar ganhos expressivos em bem-estar e capacidade de consumo. Embora famílias de renda intermediária ou alta apresentem, em termos absolutos, gastos maiores com transporte, o impacto relativo sobre seu orçamento é menor. Assim, a implementação da Tarifa Zero não apenas reduz a despesa direta com

transporte, mas também redistribui recursos no orçamento familiar, ampliando o poder de compra e potencialmente estimulando o consumo em outros setores da economia.

Tabela 4: Porcentagem da renda das famílias que é consumida pelo gasto com ônibus (liberação de renda)

| <b>Faixa de renda</b> | <b>Renda média mensal familiar (R\$ de 2025)</b> | <b>Gasto médio mensal por pessoa com ônibus (R\$ de 2025)</b> | <b>Viagens médias de por mês (por pessoa)</b> | <b>Gasto com ônibus na renda média familiar (%)</b> |
|-----------------------|--|---|---|---|
| Menos de 1/2 SM       | 515,21   | 23,78   | 4,14  | 19,00   |
| De 1/2 até 1 SM       | 1.283,46   | 63,53   | 11,04   | 18,57   |
| De 1 a 2 SM           | 2.210,68   | 81,38   | 14,15   | 10,89   |
| De 2 a 5 SM           | 5.208,44   | 88,21   | 15,34   | 6,57  |
| De 5 a 10 SM          | 10.279,87  | 106,62  | 18,54   | 3,98  |
| Mais de 10 SM         | 29.096,43  | 73,02   | 12,69   | 0,88  |

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

Por fim, a Tabela 5 apresenta uma simulação do benefício econômico potencial decorrente da implementação da política de Tarifa Zero para o transporte por ônibus urbano. Para essa análise, considerou-se um “gasto ideal mensal” por usuário equivalente a R\$345,00, valor que corresponde a duas viagens diárias (60 passagens por mês) multiplicadas pelo preço da tarifa vigente em 2025 (R\$5,75). Ressalta-se que o pressuposto de duas viagens diárias ao longo de 30 dias como gasto ideal busca refletir o transporte como instrumento de acesso não apenas a estudos e trabalho, mas também a lazer e outras atividades, o que tende a ser potencializado pela gratuidade do serviço por meio da Tarifa Zero.

Por se tratar de uma simulação, é importante destacar que alterações nos parâmetros, como número de viagens mensais ou valor da tarifa, impactam diretamente os resultados estimados. Ainda assim, dado o caráter exploratório desta análise, os valores apresentados são úteis para dimensionar, de forma aproximada, o potencial redistributivo e os efeitos econômicos da política de Tarifa Zero entre diferentes faixas de renda.

O benefício econômico total da política é estimado multiplicando-se o “gasto ideal mensal” pelo número de usuários de ônibus urbano, obtido a partir da POF (2017/2018). O gasto com ônibus corresponde ao valor efetivamente desembolsado pelas famílias para o transporte urbano, também obtido pela POF (2017/2018) e atualizado para valores de 2025. O benefício líquido é calculado subtraindo-se do benefício econômico total os gastos com ônibus. Observa-

se que tanto os benefícios quanto os gastos aumentam ao longo das faixas de renda até a faixa de 2 a 5 salários mínimos; a partir dessa faixa, ambas as métricas passam a diminuir.

A Tabela 5 ilustra o potencial efeito econômico da política de Tarifa Zero no transporte urbano de Belo Horizonte, destacando tanto o benefício econômico potencial quanto os custos efetivamente incorridos pelas famílias em cada faixa de renda. A relação benefício-custo é calculada como a razão entre o benefício econômico total e o gasto com ônibus, indicando quantos reais de benefício econômico são gerados para cada real gasto.

Os resultados mostram que a política de Tarifa Zero gera maiores benefícios econômicos relativos para as faixas de renda mais baixas. A razão benefício-custo atinge 14,51 entre os usuários com menos de ½ salário mínimo, indicando que cada real gasto na política tem potencial de gerar mais de R\$14 de benefício econômico para essa faixa. À medida que a renda aumenta, a razão benefício-custo diminui, refletindo menor impacto relativo da gratuidade sobre usuários de maior renda, embora o benefício líquido em termos absolutos permaneça significativo. Considerando todos os usuários, a razão total de 3,89 sugere que a política gera quase quatro reais de benefício econômico para cada real gasto, evidenciando seu potencial efeito redistributivo e eficiência econômica.

Tabela 5: Relação Benefício-Custo da gratuidade do transporte por ônibus urbano, segundo faixa de renda – Belo Horizonte (2025)

| <b>Faixa de renda</b> | <b>Benefício econômico potencial (R\$)</b> | <b>Gasto com ônibus (R\$)</b> | <b>Benefício líquido (R\$)</b> | <b>Razão Benefício-Custo</b> |
|-----------------------|--|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Menos de 1/2 SM       | 2.400.217                                  | 165.417                       | 2.234.800                      | 14,51                        |
| De 1/2 até 1 SM       | 11.310.482                                 | 2.082.742                     | 9.227.740                      | 5,43                         |
| De 1 a 2 SM           | 64.158.921                                 | 15.134.802                    | 49.024.118                     | 4,24                         |
| De 2 a 5 SM           | 218.867.146                                | 55.958.120                    | 162.909.026                    | 3,91                         |
| De 5 a 10 SM          | 89.517.000                                 | 27.664.524                    | 61.852.476                     | 3,24                         |
| Mais de 10 SM         | 40.632.992                                 | 8.600.499                     | 32.032.493                     | 4,72                         |
| <b>TOTAL</b>          | <b>426.886.757</b>                         | <b>109.606.105</b>            | <b>317.280.652</b>             | <b>3,89</b>                  |

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da POF (2017/2018).

## 5. Conclusão

A Pesquisa de Orçamento Familiar (POF 2017/2018) permite visualizar o perfil socioeconômico dos usuários de ônibus, além do uso de cada modal de transporte e os gastos associados ao transporte. A pesquisa demonstra que o gasto com ônibus urbano representa parcela significativa da renda em Belo Horizonte, sobretudo entre as famílias de baixa renda, para as quais o dispêndio mensal com transporte pode alcançar 19% da renda familiar.

A implementação de uma política de gratuidade, portanto, pode ter efeito redistributivo, uma vez que libera proporcionalmente mais recursos para os domicílios em situação de vulnerabilidade econômica, que utilizam de maneira mais intensiva o transporte público municipal. Este efeito é ampliado quando considerados os recortes de gênero e raça, que apresentam maior dependência da disponibilidade de serviços públicos, como transporte coletivo. Além disso, para esses grupos, o peso relativo do gasto com deslocamento em seus orçamentos é superior, permitindo que os usuários redistribuam seus gastos em outras categorias, aumentando o bem-estar individual.

Os efeitos, no entanto, vão além. Os gastos direcionados, principalmente ao comércio e serviços locais, garantem empregos e permitem o acesso à saúde, educação, lazer e aos equipamentos de uso público na cidade. A liberdade de circulação aumenta a dinâmica econômica e a possibilidade de busca de empregos. Nesse sentido, a medida pode gerar efeitos indiretos positivos, ampliando as oportunidades de inserção social e econômica e o estímulo à atividade econômica local por meio do aumento da demanda agregada.

O transporte público de Belo Horizonte é altamente dependente dos ônibus. Por isso, a gratuidade a essa modalidade de transporte público reduz as desigualdades sociais, liberando renda, ao mesmo tempo que permite que a população possa circular livremente na cidade.

## **6. Referências**

BRASIL, Ministério do Trabalho e Emprego. Relação Anual de Informações Sociais - RAIS: ano-base 2023. Brasília, DF: MTE, 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF), 2017–2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.