

Tarifa Zero: Por que trava nas metrópoles?

Por Katarine Costa · 25/05/2026

Este texto, originalmente intitulado **A campanha do Busão 0800 e o desafio de implementar Tarifa Zero em grandes cidades**, integra o volume [“Tarifa Zero contra a crise urbana”](#), organizado por Silvana Zioni e Daniel Santini e publicado pela revista Diálogos Socioambientais.

O movimento Tarifa Zero levou milhares de pessoas às ruas de Belo Horizonte, Minas Gerais — e, inclusive sofreu forte repressão da polícia. Com o Projeto de Lei 60/2025, conhecido como PL da Tarifa Zero, havia a possibilidade real de a capital mineira se tornar a primeira metrópole brasileira com gratuidade no transporte público. Havia forte adesão popular, inclusive do comércio belo-horizontino. Porém, o projeto foi rejeitado na Câmara Municipal em 3 de outubro de 2025, com 30 votos contrários e 10 favoráveis. O prefeito Álvaro Damião, do União Brasil, junto à Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg), fez uma campanha intensa contra a aprovação, inclusive ameaçando retaliações aos vereadores favoráveis à gratuidade. O argumento: o passe-livre seria inviável financeiramente e inconstitucional, o que é desmontado neste artigo, que conta os bastidores desta luta. (Redação)

O Brasil vive um boom de Tarifa Zero. Já são 138 cidades no país com transporte público gratuito todos os dias do ano para a população, onde vivem cerca de 8

milhões de pessoas. Esses números eram inimagináveis há cinco anos, quando havia no país cerca de 40 cidades com a política, a maior parte de pequeno porte.

Esse crescimento se dá por dois fatores: contágio e cálculo. O contágio ocorre quando um político ou gestor público conhece a experiência de outra cidade e avalia os resultados, que têm sido bastante positivos. Em geral, o número de passageiros nos ônibus cresce de três a quatro vezes. Com mais gente circulando, a economia se movimenta. E o dinheiro que ia para a passagem vai para comércio e serviços, gerando aumento de vendas e arrecadação dos municípios. Ocorre também a redução de trânsito e congestionamentos, menos gente faltando a consultas do SUS, maior frequência a cursos noturnos etc.

O cálculo ocorre quando um político ou gestor público se depara com a demanda de subsídio ao transporte. Desde a pandemia, o número de passageiros caiu muito – e nunca se recuperou. A conta dos sistemas de transporte no Brasil, que fechava a duras penas (com tarifas altas e ofertas precárias), passou a não fechar. Com a queda de receita da tarifa, as concessionárias de ônibus passaram a demandar expressivos subsídios das prefeituras. Nessa hora vem o cálculo: ao invés de financiar grande parte da operação para mantê-la no estado atual, muitos prefeitos perceberam que seria melhor financiar a operação inteira e extinguir a tarifa.

Há, ainda, um segundo cálculo nessa operação – o cálculo político. A medida é popular e costuma ser bem avaliada nas cidades em que é implantada. Um estudo do impacto eleitoral da Tarifa Zero foi apresentado em artigo que assinei com os pesquisadores Daniel Santini e Letícia Birchal Domingues. Em resumo, a boa avaliação da política parece ter tido efeito no último pleito. Os gestores municipais que implementaram Tarifa Zero e tentaram reeleição em 2024 tiveram 89,1% de taxa de vitória, contra 81,25% da média nacional (Santini; Domingues; Andrés, 2025).

O contrassenso do vale-transporte

O crescimento da Tarifa Zero, no entanto, se dá à despeito do quadro institucional, que é desfavorável à medida e desincentiva a redução da tarifa. Um dos principais pilares de financiamento do transporte público no país é a contribuição de empregados e empregadores, com o vale-transporte. Mas a lei do vale-transporte vincula a contribuição ao valor da tarifa, o que gera um contrassenso – quanto mais as prefeituras cumprirem a Política Nacional de Mobilidade Urbana (e praticarem uma tarifa módica), menos seus sistemas de transporte arrecadam.

Quando a tarifa é zerada, nossa lei faz com que o valor do vale-transporte seja também zerado. Ou seja, as empresas deixam de contribuir, embora se beneficiem dos impactos positivos da política. É evidente que o desenho de financiamento atual representa um obstáculo para a implementação da Tarifa Zero, já que retira a contribuição empresarial e faz com que as prefeituras tenham que arcar com todo o custo.

Quando se analisa o perfil das cidades que implementaram, fica evidente como o modelo de financiamento limita as possibilidades de implementação. Com exceção de Teresina, uma capital com mais de 900 mil habitantes que tem Tarifa Zero no metrô, as demais cidades possuem menos de 400 mil habitantes. Em todas elas, as prefeituras ofereceram o transporte gratuito utilizando apenas os recursos do tesouro municipal, sem nenhuma fonte externa.

Isso é possível porque em cidades dessa escala a estrutura do sistema de transporte é limitada, e a Tarifa Zero custa de 1% a 3% do orçamento municipal. Em cidades maiores, a demanda por transporte é exponencialmente maior, de modo que a fatia do orçamento que seria necessária fica mais alta – em alguns

casos, pode chegar a 10% do orçamento da prefeitura.

A proposta do Busão 0800

O projeto de lei do Busão 0800, como foi apelidado, buscou solucionar esse problema e criar uma forma de financiamento do transporte em grandes cidades. O princípio da proposta é alterar a forma de contribuição das empresas, que hoje é mal distribuída e com uma arrecadação muito aquém do potencial. Ao zerar a tarifa, automaticamente o vale-transporte de todos os empregadores do município fica também zerado. Assim, abrem-se condições políticas para que o município implemente uma taxa para financiar o transporte público.

A Taxa do Transporte Público tem uma série de vantagens sobre o vale-transporte. A primeira é que ela teria um valor fixo, deixando de se vincular à tarifa. A segunda é que ela seria cobrada de todos os entes empregadores da cidade (da iniciativa privada e também entes públicos), de modo que a base arrecadatória se ampliaria de forma considerável. Isso gera também uma distribuição mais justa do financiamento do transporte (atualmente alguns setores intensivos em mão de obra, como supermercados, bares e restaurantes, empresas de terceirização etc., são sobrecarregados, enquanto outros contribuem pouco). Por fim, a cobrança da taxa é operacionalmente mais simples para o setor administrativo das empresas, especialmente as grandes, que possuem muitos funcionários – há casos de empresas que terceirizam a gestão do vale-transporte, para evitar fraudes.

O projeto do Busão 0800 foi apresentado pela primeira vez em Belo Horizonte em outubro de 2023, como uma iniciativa popular. Ele acabou não tramitando, e no ano seguinte foram apresentados projetos similares em outras nove cidades. Nenhum deles avançou, mas em fevereiro de 2025, enfrentando um contexto de aumento tarifário, a vereadora Iza Lourença (PSOL) reformulou o projeto de lei e

apresentou novamente à Câmara de Vereadores da capital mineira. Em um momento de desorganização da base do governo, a pressão nas redes sociais fez com que a proposta chegasse a 22 assinaturas, alcançando mais da metade dos vereadores da casa. Abriu-se aí uma janela de oportunidade para uma das maiores campanhas pela Tarifa Zero já vistas em uma capital, que levou a um debate amplo na cidade.

Durante os oito meses de campanha do Busão 0800 em Belo Horizonte, entre fevereiro e outubro de 2025, assumi, dentre as minhas funções na mobilização, articular diálogos com o setor patronal da cidade. Foi um esforço significativo de diálogo, buscando colocar na mesa com esses segmentos vereadores de diversos campos políticos e mostrar como a proposta solucionaria problemas críticos do deslocamento dos funcionários e clientes das empresas. Obtivemos endosso do setor de bares e restaurantes e ao longo do processo conseguimos a adesão de pessoas avulsas em outras entidades patronais.

Reação

Até um par de semanas antes da votação do projeto, o debate em BH seguia o que acontece em outras cidades: a política de Tarifa Zero é tão positiva que os oponentes são poucos. Se opunham publicamente, até esse momento, apenas o prefeito, um par de vereadores do Partido Novo, e uma entidade patronal, a FIEMG. Os principais argumentos contrários eram de que a taxa do transporte público seria inconstitucional e que se estava criando um novo imposto para as empresas, que poderiam fugir da cidade.

Embora manuais de Direito Tributário descrevam o transporte urbano como exemplo típico de serviço específico e divisível, houve dúvida se seria constitucional estabelecer uma taxa municipal para seu financiamento. No município de Vargem Grande Paulista, uma proposta similar apresentada em 2019

chegou a ser derrubada em primeira instância. Recentemente, com o julgamento do tema 1282 pelo STF, a dúvida se dissipou, quando se autorizou taxa sobre propriedade de veículos para custeio de ações de salvamento e resgate pelos bombeiros. A situação é similar ao transporte, que pode ser financiado de forma similar (Tavares, 2024).

Já a questão da fuga de empresas foi objeto de um estudo realizado por economistas da UFMG (Silva et al., 2025), que mostraram que o risco desse tipo de evasão seria baixo. Primeiro, porque a taxa não significaria um gasto novo, mas a substituição de um gasto existente com o vale-transporte. Segundo, porque o aumento médio na folha salarial das empresas seria de menos de 1%. Terceiro, porque 80% das empresas do município teriam menos de 10 funcionários, e ficariam isentas da taxa. Por fim, as pessoas jurídicas que teriam que aumentar seus gastos eram marcadas por alta rigidez locacional – ou seja, teriam poucos incentivos para a migração. Com esses argumentos, fomos buscando conduzir o debate junto ao setor empresarial.

Na semana anterior à votação, que ocorreu no dia 3 de outubro, começou a se formar um campo mais amplo de oposição ao projeto. A Prefeitura tomou a questão como chave, e deu um ultimato aos vereadores: os que votassem a favor seriam retaliados, como de fato ocorreu com exonerações no dia posterior à votação. A FIEMG lançou um estudo com premissas equivocadas, que projetava um cenário econômico negativo com a implementação da Tarifa Zero. Outras entidades empresariais aderiram, e na véspera da votação enviaram cartas aos vereadores pedindo para que votassem contra o projeto.

Conflito distributivo e caminhos possíveis

Ao final, o projeto da Tarifa Zero em BH acabou produzindo a divisão clássica da luta de classes: de um lado a maioria da cidade favorável, com setores organizados dos movimentos sociais, dos sindicatos e de estudantes mobilizando; e de outro as entidades patronais contrárias, com apoio do prefeito. A mobilização levou um público muito grande para a Câmara de Vereadores, com um alto engajamento que não se via desde 2013. Mas a batalha foi vencida pelos opositores do projeto, e doze vereadores que haviam assinado a proposta votaram contra, enquanto escutavam do público no plenário o grito de “covardes”.

Até o momento atual, o amplo consenso favorável à Tarifa Zero em cidades pequenas e médias possui dois fatores principais: os resultados positivos da política e a ausência de um conflito distributivo aparente, já que o financiamento vem sendo absorvido pelos municípios. Em cidades a partir de 500 mil habitantes e sem fontes especiais de recursos, o primeiro aspecto se mantém, mas o segundo não. A necessidade de uma fonte externa de financiamento eleva a tensão do debate e permite aos opositores ideológicos da Tarifa Zero constituírem um campo mais robusto.

A constatação não deve ser lida como um sinal de inviabilidade de propostas como a do Busão 0800, mas de que nos casos em que há conflito distributivo o esforço de implementação deve ser maior. É importante destacar que, no caso de Belo Horizonte, dirigentes patronais que assinaram cartas contra a gratuidade do transporte se posicionaram contra o interesse de muitos de seus associados, que teriam aumento de vendas e redução de custos com vale-transporte. Disputar os associados para que eles pressionem as entidades patronais parece ser um caminho necessário para alterar a clivagem e enfraquecer a coalizão de oposição à proposta.

Referências

SANTINI, Daniel; DOMINGUES, Letícia Birchall; ANDRÉS, Roberto. As Políticas da Tarifa Zero: Impactos Sociais e Reeleição. In: XXI ENANPUR. Anais... Curitiba, Paraná, Brasil: 2025.

SILVA, Ana Paula Nunes et al. Impacto Socioeconômico da Implementação da Tarifa Zero no Transporte Público de Belo Horizonte. Belo Horizonte, UFMG: 2025. Nota técnica.

TAVARES, Francisco Mata Machado. Alternativas Jurídicas para o Custeio do Transporte Coletivo Urbano: Uma crítica constitucional e sócio-fiscal ao regime de tarifas.

[Publicado em Outras Palavras](#)