

Impacto do financiamento da Tarifa Zero em BH seria de menos de 1% da folha salarial das empresas, aponta estudo da UFMG

Economistas apontam ainda que mais de 80% das empresas do município teriam economia com o novo modelo, e que o risco de fuga de CNPJs é muito baixo. Levantamento feito em cidades com gratuidade do transporte mostra tendência de crescimento do número de empresas e de empregos.



Foto: Divulgação

Belo Horizonte, 23 de julho de 2025 - A proposta do Projeto de Lei 60/2025, que institui a Tarifa Zero no transporte coletivo de Belo Horizonte, ganha reforço acadêmico e econômico com o estudo técnico produzido por economistas da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). O levantamento revela que a contribuição mensal prevista para o financiamento do transporte gratuito representaria um aumento de menos de 1% da folha salarial das empresas, desmistificando preocupações sobre possíveis prejuízos ao setor produtivo ou riscos de evasão de CNPJs.

O estudo, conduzido por pesquisadores da Faculdade de Economia da UFMG, analisa os impactos financeiros e estruturais da Tarifa Zero, destacando que mais de 80% das empresas do município seriam beneficiadas com redução de custos, por se tratarem de microempresas isentas da nova contribuição.

Na perspectiva da professora do departamento de Economia da UFMG, Ana Maria Hermeto, uma das co-autoras da nota técnica, "o estudo prima por uma análise setorial minuciosa e conclui inequivocamente que há baixas possibilidades de impactos setoriais negativos, enquanto o potencial de ganhos sociais desta política pública proposta é grande, em especial pelo seu papel redistributivo na renda". A avaliação é seguida pelo economista André Veloso, doutor pela UFMG com pesquisa sobre a área de transporte, que aponta que "uma pesquisa muito consistente identificou crescimento significativo de empresas e

empregos em cidades com Tarifa Zero, de modo que pode haver atração de CNPJs para o município.”

A Tarifa Zero, além de democratizar o acesso ao transporte, representa uma política pública que pode alavancar o desenvolvimento urbano sustentável, a geração de empregos e o fortalecimento do comércio e serviços locais. A proposta de financiamento compartilhado entre o poder público e o setor produtivo se mostra, segundo o estudo da UFMG, não apenas viável, mas estratégica para o futuro da capital mineira.

Uma nova perspectiva econômica para BH - A contribuição empresarial prevista no projeto substituirá o atual gasto com o Vale Transporte, estabelecendo uma taxa de aproximadamente R\$185,00 por trabalhador, com isenção para empresas com até nove funcionários. A análise feita pelos economistas da UFMG mostra que, para o setor produtivo, o impacto médio seria de apenas 0,91% da folha salarial municipal, já considerando o valor que hoje já é dispendido com o Vale Transporte.

Além disso, o estudo evidencia que Belo Horizonte possui alta rigidez locacional, ou seja, características urbanas, logísticas e institucionais que dificultam ou desincentivam a realocação de empresas para outros municípios. Como aponta a economista Ana Hermeto, professora da UFMG e uma das co-autoras, “o risco de ‘fuga’ de CNPJs seria insignificante, especialmente diante das vantagens de operar em uma capital bem estruturada e com uma força de trabalho abundante”.

Potencial de crescimento: mais empresas, empregos e menos poluição - O estudo da UFMG se apoia ainda em evidências recentes divulgadas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), que analisou 52 municípios brasileiros que já implementaram a Tarifa Zero. Os resultados são expressivos:

- Aumento de 7,5% no número de empresas nas cidades com transporte gratuito.
- Crescimento de 3,2% no número de empregos formais.
- Redução de 4,1% na emissão de gases de efeito estufa.

O transporte público gratuito potencializa o dinamismo da economia ao liberar renda para as famílias mais pobres, que hoje comprometem até 20,7% de sua renda mensal com transporte, conforme o IBGE. Isso significa mais dinheiro circulando no comércio local e maior capacidade de mobilidade para busca de trabalho, estudo e serviços de saúde.

Um benefício para micro e pequenas empresas - Outro ponto de destaque é que cerca de 80% dos estabelecimentos de Belo Horizonte são microempresas, que estariam completamente isentas da contribuição prevista no projeto. Isso representa uma desoneração importante para os pequenos negócios, fortalecendo o tecido econômico local e reduzindo as desigualdades no acesso ao transporte.

Para a empreendedora Keyla Pitanga, fundadora do restaurante Querida Jacinta, o projeto da Tarifa Zero significaria uma economia significativa para o estabelecimento. “Hoje nossa empresa tem 13 funcionários e gasta mais de R\$6.000 com o Vale Transporte por mês. Com o novo modelo, vamos economizar cerca de R\$5.000 por mês. Esse recurso vai

nos permitir investir em melhorias para o estabelecimento e valorizar mais nossos funcionários, que vão deixar de ter 6% dos salários debitados”.

Já para **Rafael Quick, sócio e fundador de estabelecimentos como o Juramento, a Cozinha Tupis e o Forno da Saudade**, a Tarifa Zero significa mais gente circulando pela cidade, e mais vendas no comércio. “Quando as pessoas não têm que pagar a passagem, elas circulam mais, e nossos comércios vão se beneficiar de mais gente nas ruas.”

Link de fotos para download:

<https://drive.google.com/file/d/1h8HAflhF-TPIQ-DEImfMb3hpX6RgNQd-/view?usp=sharing>

Para mais informações:

Anne Morais

31.99223-6076

contato@mayapr.com.br

Maya

Veja a seguir a íntegra do estudo.

Nota técnica - Tarifa Zero no transporte coletivo, Economias de Aglomeração e “Fuga” de CNPJs: apontamentos e perspectivas para Belo Horizonte

Autores:

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 - FACE/UFMG

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

Renan Pereira Almeida - Professor Adjunto - FACE/UFMG

Roberto Luís de Melo Monte-Mór - Professor Aposentado - FACE/UFMG

Belo Horizonte

Julho de 2025

1. Resumo

Esta nota técnica se propõe a avaliar o impacto nas atividades econômicas da cidade de uma eventual aprovação do Projeto de Lei Municipal 60/2025, que busca instituir a Tarifa Zero¹ nos ônibus de Belo Horizonte. Como a proposta institui uma contribuição a ser dada pelas empresas, que substituirá o atual Vale Transporte (Lei Federal 7.619/1987), buscamos avaliar qual seria o impacto na saúde financeira e na possibilidade de evasão de empresas da cidade a partir da mudança dos custos trabalhistas, por um lado, e da liberação de renda da população usuária de transporte coletivo, por outro.

O primeiro resultado encontrado foi de que a contribuição proposta, de cerca de R\$185,00 por funcionário por mês (com isenção para até 9 funcionários por empresa) representa um percentual pequeno do gasto das empresas. Na média, a contribuição representaria 1,65% da folha salarial das pessoas jurídicas da cidade. Considerando que as empresas já despendem, atualmente, cerca de R\$62 milhões mensais com Vale Transporte, o aumento do custo com a nova contribuição seria de cerca de R\$75 milhões por mês, totalizando, assim, R\$137 milhões por mês. Esse acréscimo representa 0,91% da folha salarial das pessoas físicas atuantes no município.

O segundo resultado encontrado foi um alto percentual de microempresas (empresas com até 10 funcionários contratados) no município. Essas empresas teriam economia em custos trabalhistas com a implantação do Projeto de Lei 60/2025, já que estariam isentas da contribuição e, ao mesmo tempo, deixariam de ter o gasto com o Vale Transporte. Na média, 80% das empresas do município estão nessa categoria, e nenhum setor tem menos que 65% de microempresas em sua composição por porte. O terceiro resultado encontrado foi uma alta presença de empresas com alta rigidez locacional – pessoas jurídicas que, por diversas razões, tendem a continuar instaladas na cidade, mesmo se houvesse algum custo significativo novo (o que não é o caso).

A conclusão da nota é que o impacto econômico da contribuição proposta é baixo em relação aos gastos atuais das empresas; que o alto percentual de microempresas no município faz com que a maioria dos estabelecimentos seja beneficiada; e que a alta rigidez locacional da

¹ Trataremos como “tarifa zero” aqui neste artigo a gratuidade universal do transporte coletivo no momento de sua utilização, sem exceções de horários, linhas ou segmentos sociais.

maioria das pessoas jurídicas minimiza a níveis pouco significativos o incentivo a eventuais mudanças jurisdicionais de município. Por fim, consideramos a bibliografia mais atual sobre políticas de tarifa zero, que mostra que municípios que implementaram a medida tiveram um crescimento de 7,8% em número de empresas em relação a cidades em que a tarifa de ônibus é cobrada dos usuários. Devido a todos esses fatores, é possível afirmar que a implantação do Projeto de Lei 60/2025 não tende a produzir evasão de empresas do município e que, se os elementos presentes em dezenas de cidades com tarifa zero se repetirem aqui, pode haver uma tendência à atração de CNPJs.

2. Introdução

Nos últimos anos, diversas cidades brasileiras têm discutido e implementado a política de Tarifa Zero no transporte público, que consiste na eliminação da cobrança de tarifas aos usuários. Com isso, o sistema passa a ser financiado por outras fontes, geralmente por recursos públicos municipais. Os efeitos dessa proposta estão associados aos objetivos de desenvolvimento urbano sustentável, ao incentivar o uso do transporte coletivo. Além disso, a Tarifa Zero pode gerar benefícios sociais relevantes, como aumento da circulação de pessoas, disponibilização de renda para os mais pobres, e ampliação do acesso a serviços essenciais como saúde e educação.

De outro lado, essa medida traz luz para o debate sobre o modelo de financiamento dos sistemas de transporte público e a responsabilidade de estados e municípios na garantia da continuidade e qualidade desse serviço. Na maior parte dos municípios do Brasil, a Tarifa Zero é custeada com recursos do orçamento ordinário das prefeituras, sem a criação de novas fontes de receita. Constata-se também, de forma empírica, que os sistemas de transporte com tarifa zero estão em municípios de até 400 mil habitantes, cujos custos operacionais são proporcionalmente menores que em grandes cidades e metrópoles. No projeto de Lei 60/2025, que busca estabelecer a gratuidade do transporte em Belo Horizonte, prevê-se o financiamento do sistema por meio de quatro fontes, sendo a maior delas a contribuição, por vínculo empregatício, das pessoas jurídicas operantes no município. Dois aspectos da proposta merecem destaque: a isenção da cobrança para estabelecimentos com até nove funcionários e a proporcionalidade do valor do custeio em relação ao número de empregados em cada firma.

Embora a contribuição das empresas venha substituir a contribuição já existente com o Vale Transporte², surgem questionamentos sobre possíveis efeitos adversos, como a chamada “fuga” de CNPJs³ — ou seja, a realocação de empresas para outros municípios motivada pelas alterações nos custos operacionais decorrentes da nova forma de financiamento.

É importante ressaltar que o transporte dos funcionários já representa um custo para muitas empresas, de modo que a contribuição proposta pela Tarifa Zero não configura uma novidade nem um ônus muito distante da realidade atual. Além disso, a literatura evidencia que a localização das firmas depende de múltiplos fatores, tornando o aumento dos custos operacionais, decorrente, por exemplo, da instituição de uma nova taxa, insuficiente para justificar a mudança da estrutura produtiva para outro local (Costa, 2014; Costa; Biderman, 2016; Belotti et al.,2016).

Nesse sentido, atribuir ao projeto do financiamento da Tarifa Zero a responsabilidade por uma suposta evasão de CNPJs em uma cidade como Belo Horizonte, que reúne um conjunto de incentivos e vantagens locais, merece uma avaliação mais aprofundada. Além dos atributos que justificam a permanência das firmas no município, é preciso considerar que os custos de deslocamento para outras cidades podem superar eventuais acréscimos tarifários, tornando a realocação uma decisão pouco vantajosa do ponto de vista econômico. Isso porque existem muitos fatores que determinam a localização das firmas, de modo que a decisão de deslocamento jurisdicional é multidimensional.

Esta nota técnica tem como objetivo contribuir para o debate sobre os possíveis efeitos da eventual aprovação do projeto de Lei da Tarifa Zero nas empresas em Belo Horizonte, por meio da análise da estrutura produtiva local e da rigidez de mobilidade dos diferentes setores econômicos. Para isso, a seção 1 apresenta uma breve revisão sobre os conceitos de forças de aglomeração e decisão locacional, que fundamentam a construção da definição de rigidez de mobilidade das firmas. A seção 2 discute o custo da contribuição para o financiamento do transporte público em comparação aos custos totais com os trabalhadores, destacando a magnitude relativa desse valor frente às despesas trabalhistas, o que pode ser um indicativo da existência de incentivos reais à realocação.

² O Vale-transporte é vinculado à tarifa pública cobrada ao usuário. Assim, se a tarifa for zero, a contribuição do vale-transporte por lei federal será, por definição, zero.

³ Usaremos aqui como termos equivalentes e sinônimos: “fuga” de CNPJs”, “migração de firmas”, “evasão de CNPJs” ou “evasão empresarial”,

Na seção 3, é analisado o percentual de microempresas nos diferentes subsetores mais vulneráveis à migração de município. Como elas seriam isentas da cobrança da contribuição no Projeto de Lei da Tarifa Zero, torna-se relevante identificá-las e filtrá-las entre os setores com maior potencial de deslocamento. Por fim, a seção 4 classifica os setores em alta e baixa rigidez de mobilidade e, no caso de quatro subsetores com baixa rigidez, identifica atividades com maior probabilidade de realocação no território.

3. Decisões locacionais e os limites da mobilidade espacial das firmas

A organização e a forma em que os espaços urbanos são constituídos envolvem uma complexa interação entre pessoas, instituições e dinâmicas econômicas. A origem das cidades é fruto de um processo histórico de acumulação do produto do trabalho humano. Portanto, não se dá de forma aleatória: existem forças de atração e expulsão que influenciam nas decisões dos agentes e resultam na aglomeração de pessoas e empresas em determinados espaços físicos. As forças de atração estão associadas às vantagens dessa concentração, como a disponibilidade de infraestrutura urbana e de transporte, tecnologia de comunicação, mão de obra qualificada e economias de escala. Além disso, a proximidade com fornecedores e consumidores permite a criação de uma rede no território das cidades (Costa, 2014; Costa; Biderman, 2016).

No caso brasileiro, a partir da década de 1940, com a formação de uma economia industrial, a população rural passa a migrar para as zonas urbanizadas. Em 1970, a população urbana superou a população rural (Biderman; Lopes, 2011). Segundo o Censo de 2022, 87% da população brasileira vive em áreas urbanas, o que reforça a importância das cidades como centros de atividade econômica e social, capazes de atrair e aglomerar pessoas e empresas, oferecendo facilidades e benefícios.

Se, por um lado, existem forças que incentivam os agentes a se aglomerarem em determinados espaços urbanos, por outro, há fatores que atuam no sentido oposto, gerando um processo de desconcentração. A urbanização desordenada e intensa observada no Brasil é fundamental para compreender os elementos que levam à expulsão de pessoas e empresas. O aumento do preço da terra, a deterioração dos espaços públicos e da qualidade de vida, os elevados custos de moradia e transporte, além dos problemas ambientais, estão entre os principais fatores que motivam a migração para outras cidades (Costa, 2014; Costa; Biderman, 2016).

Em resumo, é a combinação entre incentivos e desincentivos que determina a formação das cidades e a distribuição da atividade produtiva no espaço. As forças de aglomeração exercem papel central nas decisões locacionais, explicando por que pessoas e empresas permanecem concentradas em determinadas regiões, mesmo diante de custos elevados, como aluguéis e tributos. No entanto, é importante destacar que essa influência varia ao longo do tempo e conforme o tipo de atividade econômica envolvida.

Em Belo Horizonte, por exemplo, a localização das empresas reflete determinadas vantagens locacionais. A capital mineira se consolidou como um polo regional de serviços, comércio e administração pública. As empresas instaladas na cidade usufruem da proximidade com as principais agências do governo do Estado de Minas Gerais, da Prefeitura de Belo Horizonte, e representações do governo federal no estado, além de importantes universidades, centros de pesquisa e instituições de fomento à inovação. Esse ambiente institucional favorece o desenvolvimento de redes de cooperação, facilita o acesso à informação e ao capital humano qualificado e contribui para a permanência de empresas, mesmo diante de desafios como o aumento de custos ou a criação de novas taxas locais.

As externalidades positivas associadas à proximidade de agentes relevantes, como consumidores, empresas e instituições governamentais, somadas à infraestrutura urbana já instalada, contribuem para a permanência das firmas em determinadas áreas, caracterizando um processo que aqui se denomina *rigidez de mobilidade*. Atividades ligadas à Administração Pública e ao Ensino, responsáveis por quase um quinto dos vínculos formais em Belo Horizonte, apresentam baixa ou nenhuma propensão a se transferir para outros municípios. O comércio e a prestação de serviços também demonstram rigidez de mobilidade, por se tratarem de atividades que, por sua natureza, dependem da proximidade com os consumidores locais.

A dinâmica dos setores industriais apresenta particularidades. Se, por um lado, as forças de aglomeração incentivam a proximidade entre indústrias, favorecendo a formação de *clusters* e distritos industriais, por outro, essas atividades são mais sensíveis às forças de expulsão. Assim, aumentos no preço da terra ou a criação de tarifas locais, por exemplo, podem induzir o deslocamento das indústrias no espaço.

Conforme apontado por Belotti et al. (2016), a tributação local representa um custo adicional para as firmas, que pode ser reduzido por meio da realocação das instalações produtivas para

localidades com menor carga tributária. No entanto, esse processo não é trivial: a decisão de deslocamento não depende exclusivamente do aumento do custo tributário, envolvendo também os custos associados à transferência dos ativos para o novo local. Se os custos de realocação superarem encargos adicionais decorrentes da tributação local, a firma tende a permanecer em sua localização original. Nesse sentido, estudos direcionados à compreensão dos efeitos econômicos da tributação local tornam-se fundamentais, visto que a decisão de deslocamento não se dá de forma automática frente ao aumento da carga tributária (Duranton et al., 2011; Belotti et al., 2016).

Diante do exposto, dois apontamentos se fazem necessários. O primeiro deles é que setores como agricultura, extrativismo, administração pública, comércio, educação, entre outros, são marcados por rigidez de mobilidade – ou seja, sua própria característica operacional dificulta ou impede a migração. O segundo apontamento refere-se à relação entre custos de deslocamento e incentivos fiscais, que é central para entender os limites da mobilidade espacial das firmas. Nesse sentido, a próxima seção apresenta uma análise dos custos incrementais decorrentes de uma possível aprovação do projeto de lei da Tarifa Zero, com base na estimativa do valor total gasto mensalmente com os trabalhadores.

4. Debate sobre custo da tarifa e (des)incentivos à realocação das firmas

O debate sobre os possíveis impactos econômicos da taxa de financiamento do transporte público em Belo Horizonte envolve diversos aspectos, entre eles o custo adicional para as empresas e a viabilidade da realocação empresarial como resposta à política.

Na justificativa apresentada, o projeto de lei da Tarifa Zero propõe uma taxa mensal inicial de R\$185 por trabalhador. A proposta substitui o modelo atual de financiamento do transporte público, baseado no vale-transporte individual, que permite o desconto de até 6% do salário do empregado, sendo o valor restante custeado pelo empregador. Uma forma de mensurar o impacto da nova contribuição é analisá-la em relação ao custo salarial estimado, que engloba não apenas o salário contratual, mas também outros encargos já assumidos pelas empresas com sua força de trabalho, com base nos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)⁴ 2024, ano-base 2023 (BRASIL, 2024).

⁴ A RAIS (Relação Anual de Informações Sociais) é um registro administrativo obrigatório instituído pelo Decreto nº 76.900/1975, sob responsabilidade do Ministério do Trabalho e Emprego. Reúne anualmente dados declaratórios dos estabelecimentos públicos e privados sobre vínculos formais de trabalho no país, incluindo informações sobre remuneração, ocupação, setor econômico, escolaridade, localização e porte da empresa. É

A partir do valor de salário informado na RAIS, que corresponde ao salário contratual, é possível calcular o percentual da taxa em relação ao custo total do trabalho. Com base nos cálculos apresentados em relatórios do DIEESE (2006, 2011), estima-se que o custo do trabalhador para a empresa seja, em média, 53,8% superior ao valor contratual. Assim, a coluna *custo estimado total do trabalhador* representa uma estimativa do salário contratual, fornecida pela RAIS (BRASIL, 2024), acrescido dos encargos médios trabalhistas, conforme as estimativas do DIEESE.

Cumprido destacar que o custo mensal total do empregador para manter um trabalhador formal equivale a 53,8% acima do salário contratual, quando se consideram encargos sociais e provisões legais como 13º salário, adicional de férias, FGTS e verbas rescisórias. Além desses componentes, também incidem contribuições como INSS patronal, salário-educação, seguro de acidentes de trabalho, e contribuições ao sistema “S” (Sesi, Senai, Sebrae, entre outros), conforme detalhado na Tabela em Apêndice (DIEESE, 2006). Esse percentual não contempla benefícios adicionais frequentemente ofertados por empregadores, como vale-alimentação, vale-transporte e plano de saúde, práticas comuns em muitos estabelecimentos de Belo Horizonte

Essa análise permite dimensionar o peso da taxa proposta de R\$185 por funcionário em relação ao custo total da mão de obra para o empregador. Ao considerar uma estimativa do custo efetivo do trabalhador, que inclui encargos sociais e provisões legais, e não apenas o salário contratual bruto, observa-se que a proporção da taxa sobre esse total é relativamente baixa. Isso reforça o argumento de que o impacto financeiro da medida tende a ser limitado para a maioria das empresas. Em alguns casos, a nova taxa pode inclusive representar apenas a substituição do valor atualmente despendido com o vale-transporte, o qual não está incluído na estimativa de custo utilizada na análise.

Na Tabela 1, apresenta-se o peso estimado da contribuição prevista pela proposta da Tarifa Zero sobre o custo total estimado da contratação formal dos 25 subsetores do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), conforme os registros da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Também são informados o número de vínculos formais e o valor total do salário contratual, acrescido de 53,8% sobre esse montante, correspondentes

utilizada como base para estatísticas oficiais do mercado de trabalho e para formulação, monitoramento e avaliação de políticas públicas.

aos encargos trabalhistas e contribuições legais, conforme metodologia do DIEESE. Ressalta-se que o custo da taxa é proporcional ao número de vínculos, com a dedução de nove trabalhadores por estabelecimento.

Ao se considerar a média de gastos de todas as pessoas jurídicas do município, estima-se que a taxa de financiamento do transporte público corresponderia a 1,65% da folha salarial total. Esse valor, contudo, não leva em conta que as empresas já arcam atualmente com despesas relacionadas ao vale-transporte. Assim, a diferença entre o custo do vale-transporte vigente e o valor da nova taxa tende a ser menor, reduzindo o impacto líquido da medida.

Considerando que as empresas já despendem, atualmente, cerca de R\$62 milhões mensais com Vale Transporte⁵, o aumento do custo com a nova contribuição seria de cerca de R\$75 milhões por mês, totalizando, assim, R\$137 milhões por mês. Esse acréscimo representa 0,91% da folha salarial das pessoas físicas atuantes no município.

Observa-se, a partir da Tabela 1, que o peso da taxa sobre o custo total da mão de obra varia entre 0,5% e 3,9%, o que reforça seu caráter relativamente reduzido no conjunto dos encargos trabalhistas das empresas. Por fim, destaca-se que, além do vale-transporte, a estimativa apresentada não contempla outros benefícios adicionais comumente oferecidos pelas firmas, como vale-alimentação ou assistência médica, o que tende a reduzir ainda mais o impacto proporcional da proposta sobre os custos empresariais.

Tabela 1: Custo percentual estimado da taxa de disponibilidade do transporte público no custo trabalhista total por subsetor em Belo Horizonte, 2023

Subsetor	Número de vínculos	Custo estimado total da contratação de trabalhadores (em R\$)	Custo da taxa (em R\$)	% da taxa no custo total da contratação de trabalhadores
Extrativa mineral	1.619	46.796.622	250.675	0,54
Administração pública direta e autárquica	96.342	2.335.517.831	17.693.030	0,76
Instituições de crédito, seguros e capitalização	25.458	397.488.824	3.476.705	0,87
Indústria do material de transporte	962	8.874.852	80.845	0,91
Indústria metalúrgica	10.459	128.555.018	1.449.105	1,13
Indústria da madeira e do mobiliário	1.513	7.130.734	81.400	1,14
Serviços industriais de utilidade	18.210	264.826.402	3.250.265	1,23

⁵ Dados fornecidos pelo Consórcio Operacional Transfácil em resposta ao pedido de diligência feito pela vereadora Fernanda Altoé em relação ao projeto de lei 60/2025. O valor se refere à média dos gastos mensais em vale-transporte entre janeiro e dezembro de 2024, atualizados pelo reajuste da tarifa média de Belo Horizonte em 29 de dezembro de 2024.

pública				
Indústria de produtos minerais não metálicos	1.092	6.255.761	78.440	1,25
Indústria mecânica	4.446	42.951.997	571.095	1,33
Indústria do papel, papelão, editorial e gráfica	3.405	21.062.932	308.395	1,46
Indústria do material elétrico e de comunicações	1.418	8.607.113	134.495	1,56
Indústria da borracha, fumo, couros, peles, similares, indústrias diversas	4.953	35.009.234	550.190	1,57
Comércio varejista	129.876	593.401.091	9.688.265	1,63
Indústria têxtil do vestuário e artefatos de tecidos	4.338	22.033.839	377.400	1,71
Transportes e comunicações	40.653	303.337.431	5.681.905	1,87
Comércio atacadista	30.683	176.972.721	3.442.110	1,94
Comércio e administração de imóveis, valores mobiliários, serviço Técnico	276.175	1.900.153.323	39.042.585	2,05
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	54.573	340.589.173	7.420.720	2,18
Indústria química de produtos farmacêuticos, veterinários, perfumaria	4.372	22.980.122	520.960	2,27
Indústria de calçados	481	2.488.138	58.275	2,34
Serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, redação	117.765	584.682.779	13.809.325	2,36
Construção civil	87.363	525.134.806	12.591.840	2,40
Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico	18.026	75.021.890	2.017.055	2,69
Ensino	91.843	475.697.673	14.744.315	3,10
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal	3.504	13.847.482	535.575	3,87

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da RAIS (2023).

5. Identificação dos setores com rigidez de mobilidade

Considerando a discussão anterior sobre os aspectos que determinam a localização das atividades produtivas, esta seção tem como objetivo identificar os setores cujas firmas apresentam maior propensão ao deslocamento. Para isso, os setores são classificados conforme o grau de rigidez de mobilidade, distinguindo-se entre aqueles com maior e menor tendência à permanência no território.

Setores como a agricultura e as indústrias extrativas apresentam rigidez elevada, uma vez que a produção depende diretamente de características intrínsecas ao território. Já em atividades como comércio e prestação de serviços, a necessidade de proximidade com os consumidores também confere maior rigidez locacional a essas firmas.

Por outro lado, os setores industriais tendem a ser mais suscetíveis a mudanças locacionais. Isso não significa, porém, que a realocação ocorra de forma simples ou imediata. A existência de estruturas físicas consolidadas, o acesso estratégico a insumos produtivos e outros facilitadores locais tornam a decisão de deslocamento um processo complexo. Desse modo, um aumento nos custos operacionais, como a instituição de uma nova tarifa, somente resultará na migração da firma se esse acréscimo superar os custos envolvidos na transferência e instalação das atividades produtivas.

Dito isto, o Quadro 1 apresenta essa subdivisão para os 25 subsetores do IBGE, de acordo com os registros da RAIS (BRASIL, 2024).

Quadro 1: Subsetores com maior e menor rigidez de mobilidade espacial

Subsetores de maior rigidez	Subsetores de menor rigidez
Extrativa mineral	Indústria de produtos minerais não metálicos
Serviços industriais de utilidade pública	Indústria metalúrgica
Comércio varejista	Indústria mecânica
Comércio atacadista	Indústria do material elétrico e de comunicações
Instituições de crédito, seguros e capitalização	Indústria do material de transporte
Comércio e administração de imóveis, valores mobiliários, serviço Técnico	Indústria da madeira e do mobiliário
Transportes e comunicações	Indústria do papel, papelão, editorial e gráfica
Serv. de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, redação	Indústria da borracha, fumo, couros, peles, similares, indústria diversas
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	Indústria química de produtos farmacêuticos, veterinários, perfumaria
Ensino	Indústria têxtil do vestuário e artefatos de tecidos
Administração pública direta e autárquica	Indústria de calçados
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal	Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico
-	Construção civil

Fonte: Elaboração própria.

É importante destacar que, nas análises conduzidas ao longo deste estudo, foram considerados apenas os estabelecimentos com um ou mais vínculos ativos. Esse filtro exclui da análise os Microempreendedores Individuais (MEIs), que, embora sejam numerosos e representativos no número total de estabelecimentos no município, geralmente não apresentam vínculos empregatícios formais e, portanto, não possuem custos trabalhistas. Dito isso e com base na classificação construída (Quadro 1) é possível perceber que, de forma agregada, a maior parte dos vínculos e dos estabelecimentos belorizontinos apresentam maior rigidez de mobilidade, conforme reportado na Tabela 2.

Tabela 2: Números de vínculos e estabelecimentos por grau de rigidez de mobilidade em Belo Horizonte, 2023

Nível de rigidez	Número absoluto	% do total
Vínculos		
Subsetores de maior rigidez	886.701	86
Subsetores de menor rigidez	142.828	14
Total	1.029.529	100
Estabelecimentos		
Subsetores de maior rigidez	64.494	87
Subsetores de menor rigidez	9.481	13
Total	73.975	100

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da RAIS (BRASIL, 2024)⁶.

5.1. Análise Detalhada da Rigidez Locacional em Subsetores Selecionados

A classificação apresentada no Quadro 1 é simples e generalista, pois parte dos subsetores, que representam um nível mais agregado das atividades econômicas. Isso pode gerar fontes de erro, já que, dentro de um mesmo subsetor, diferentes atividades produtivas podem apresentar níveis distintos de rigidez locacional. Como essa rigidez constitui um argumento contra o deslocamento das firmas e a consequente evasão de CNPJs, torna-se necessária uma análise complementar, específica para os subsetores mais rígidos, com o objetivo de identificar atividades produtivas de menor rigidez.

Para isso, a classificação baseada na Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE - (divisão de 2 dígitos) permite uma desagregação dos subsetores e a identificação mais precisa de atividades produtivas que, eventualmente, apresentem características que favorecem a mobilidade espacial. A partir de uma análise mais detalhada da composição produtiva dos subsetores com maior rigidez locacional, foram identificados aqueles com maior chance de conter atividades de menor rigidez, a saber: (i) Instituições de crédito, seguros e capitalização; (ii) Comércio e administração de imóveis, valores mobiliários e serviços técnicos; (iii) Transportes e comunicações; e (iv) Serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção e redação.

Os quatro subsetores analisados são, em termos agregados, caracterizados por maior rigidez de mobilidade, conforme apresentado no Quadro 1. As Tabelas 2, 3, 4 e 5, no entanto,

⁶ Os dados de 2023 da Relação Anual de Informações Sociais são os mais recentes e completos no momento em que esta pesquisa é desenvolvida (junho de 2025), a base de 2024 ainda carece dos estabelecimentos e vínculos empregatícios do setor público.

detalham as atividades produtivas com maior potencial de mobilidade locacional dentro de cada subsetor, além de sua respectiva participação no total de estabelecimentos.

Essa desagregação revela que, apesar da classificação geral dos subsetores, podem existir atividades produtivas que contrariam essa definição. Um ponto importante é que não foi conduzida uma análise específica para os subsetores classificados como mais flexíveis, nos quais também podem estar presentes atividades de alta rigidez, o que implica que a proporção de firmas com baixa rigidez de mobilidade pode estar superestimada. No entanto, para os propósitos deste estudo, que busca investigar as possibilidades de evasão de CNPJs, esse não é o principal problema.

A preocupação central é verificar se, entre as firmas classificadas como localmente mais rígidas, há uma proporção expressiva de atividades com elevado potencial de realocação. Nesse contexto, a possibilidade do trabalho remoto, que se expandiu consideravelmente nos últimos anos, surge como um argumento fundamental. Algumas atividades, sobretudo aquelas vinculadas à prestação de serviços, por não demandarem presença física constante nem interação direta com o público, podem ser realizadas remotamente, ampliando assim seu potencial de mobilidade local.

A Tabela 3 mostra que cerca de 50% das atividades do subsetor de *Instituições de crédito, seguros e capitalização* apresentam menor rigidez de mobilidade espacial. Muitas dessas atividades estão associadas a serviços auxiliares do setor financeiro, à gestão de ativos intangíveis e a serviços administrativos de apoio, os quais, em grande medida, podem ser desempenhados remotamente, uma vez que não exigem interação presencial contínua nem dependem de infraestrutura física específica.

Olhando-se para o *Comércio e administração de imóveis, valores mobiliários e serviços técnicos*, a Tabela 4 mostra que aproximadamente 47% das atividades são prováveis de se realocar. Essa tendência se deve, em grande parte, à predominância de serviços de escritório intensivos em conhecimento e tecnologia, como atividades técnico-administrativas ou de natureza intelectual, a exemplo de contabilidade, consultoria, publicidade e tecnologia da informação, que, em geral, podem ser desempenhadas remotamente.

No subsetor de *Transportes e comunicações* (Tabela 5), a proporção de atividades com menor rigidez espacial é relativamente reduzida. Ainda assim, cerca de 20% das atividades

produtivas apresentam características que favorecem maior mobilidade, especialmente por operarem com base em plataformas digitais e sistemas informatizados.

Já no subsetor de *Serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção e redação* (Tabela 6), apenas 5,5% do total de estabelecimentos correspondem a atividades de menor rigidez locacional. Nesse caso, é fundamental distinguir os estabelecimentos voltados ao consumo local, que requerem presença física constante e proximidade com os consumidores, daqueles relacionados à prestação de serviços que podem ser realizados remotamente e, portanto, apresentam maior mobilidade espacial. Este último grupo inclui, por exemplo, atividades de escritório e apoio administrativo, serviços de informação, além de atividades técnico-científicas e culturais.

Tabela 3: Instituições de crédito, seguros e capitalização e participação percentual das atividades componentes do subsetor - Belo Horizonte - 2023

CNAE (2 dígitos)	% do subsetor
Atividades auxiliares dos serviços financeiros, seguros, previdência complementar e planos de saúde	45,11%
Aluguéis não imobiliários e gestão de ativos intangíveis não financeiros	4,64%
Serviços de escritório, de apoio administrativo e outros serviços prestados às empresas	0,07%
% de estabelecimentos com menor rigidez de mobilidade no total do subsetor	49,82%

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da RAIS (BRASIL, 2024).

Tabela 4: Comércio e administração de imóveis, valores mobiliários e serviços técnicos e participação percentual das atividades componentes do subsetor - Belo Horizonte - 2023

CNAE (2 dígitos)	% do subsetor
Atividades dos serviços de tecnologia da informação	4,90%
Atividades de prestação de serviços de informação	1,23%
Atividades de serviços financeiros	1,35%
Atividades jurídicas, de contabilidade e de auditoria	12,31%
Atividades de sedes de empresas e de consultoria em gestão empresarial	2,00%
Pesquisa e Desenvolvimento Científico	0,18%
Publicidade e pesquisa de mercado	2,72%
Outras atividades profissionais, científicas e técnicas	2,47%
Aluguéis não imobiliários e gestão de ativos intangíveis não financeiros.	4,10%
Atividades de vigilância, segurança e investigação	1,21%
Serviços de escritório, de apoio administrativo e outros serviços prestados às empresas	14,91%
% de estabelecimentos com menor rigidez de mobilidade no total do subsetor	47,37%

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da RAIS (BRASIL, 2024).

Tabela 5: Transportes e Comunicações e participação percentual das atividades componentes do subsetor - Belo Horizonte - 2023

CNAE (2 dígitos)	% do subsetor
Telecomunicações	8,14%
Agências de viagens, operadores turísticos e serviços de reservas	11,26%
% de estabelecimentos com menor rigidez de mobilidade no total do subsetor	19,40%

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da RAIS (BRASIL, 2024).

Tabela 6: Serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, redação e participação percentual das atividades componentes do subsetor - Belo Horizonte - 2023

CNAE (2 dígitos)	% do subsetor
Atividades cinematográficas, produção de vídeos e de programas de televisão; gravação de som e edição de música	0,16%
Atividades de rádio e de televisão	0,36%
Atividades de prestação de serviços de informação	0,03%
Outras atividades profissionais, científicas e técnicas	0,51%
Aluguéis não-imobiliários e gestão de ativos intangíveis não-financeiros	2,36%
Serviços de escritório, de apoio administrativo e outros serviços prestados às empresas	2,07%
% de estabelecimentos com menor rigidez de mobilidade no total do subsetor	5,50%

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da RAIS (BRASIL, 2024).

6. Identificação do percentual de microempresas nos setores que possuem menor rigidez de mobilidade

Um aspecto importante da proposta de lei da Tarifa Zero é a isenção de empresas que possuem até 9 funcionários para a contribuição com o financiamento do transporte público de Belo Horizonte. A isenção reconhece que essas firmas geralmente prestam serviços ou produzem bens para o consumo direto da população local, sendo parte essencial da dinâmica econômica da cidade. Esses pequenos negócios são fundamentais na prestação de serviços e na venda ao consumidor. Em Belo Horizonte, entre os mais de 70 mil estabelecimentos com ao menos um vínculo formal, aproximadamente 80% são microempresas.

As microempresas, portanto, representam um dos grupos mais diretamente beneficiados pela proposta da Tarifa Zero. Como estarão isentas da nova taxa, e considerando que já arcam atualmente com o vale-transporte, terão seus custos reduzidos, o que tende a reforçar sua permanência no município, afastando a possibilidade de deslocamento espacial.

Diante disso, torna-se relevante observar com mais atenção a presença de microempresas justamente nos subsetores classificados como de menor rigidez locacional. Ao se filtrar as microempresas do total de estabelecimentos desses subsetores, a parcela restante representa o grupo com maior potencial efetivo de migração para outros municípios

A Tabela 7 apresenta a proporção de microempresas nos subsetores industriais classificados como de menor rigidez em Belo Horizonte. Observa-se que as microempresas correspondem à maioria dos estabelecimentos em todos os subsetores analisados, com proporções que variam entre 65% e 82%. Quanto maior essa participação, menor tende a ser a parcela de firmas com efetiva possibilidade de realocação.

Na indústria de calçados, por exemplo, apenas 18% dos estabelecimentos não são microempresas e, portanto, estão mais suscetíveis à migração. Já na indústria de material de transporte, essa proporção é mais elevada, atingindo cerca de 35%, o que indica maior potencial de evasão nesse segmento.

Tabela 7: Distribuição das microempresas em relação ao total de estabelecimentos por subsetor de menor rigidez locacional, Belo Horizonte - 2023

Subsetores de menor rigidez	Total de estabelecimentos	Microempresas (até 9 func.)	% microempresas
Indústria de calçados	51	42	82,35
Indústria de produtos minerais não metálicos	165	134	81,21
Indústria da madeira e do mobiliário	292	234	80,14
Indústria da borracha, fumo, couros, peles, similares, indústria diversas	475	377	79,37
Indústria do papel, papelão, editorial e gráfica	447	352	78,75
Indústria têxtil do vestuário e artefatos de tecidos	576	453	78,65
Indústria metalúrgica	621	484	77,94
Construção civil	4.480	3228	72,05
Indústria mecânica	303	215	70,96
Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico	1.538	1085	70,55
Indústria química de produtos farmacêuticos, veterinários, perfumaria	300	200	66,67
Indústria do material elétrico e de comunicações	130	86	66,15
Indústria do material de transporte	103	67	65,05

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da RAIS (BRASIL, 2024).

7. Conclusão

A proposta de financiamento do transporte público para implementar a Tarifa Zero em Belo Horizonte, baseada na contribuição proporcional das empresas conforme o número de funcionários, levanta um questionamento sobre efeitos econômicos, especialmente na permanência das firmas no município. Esta nota técnica buscou analisar, de forma sistemática, a estrutura produtiva local, a rigidez de mobilidade dos diferentes subsetores econômicos e o impacto relativo da taxa sobre o custo do trabalho.

Os resultados indicam que a maior parte dos vínculos e estabelecimentos em Belo Horizonte está concentrada em subsetores com alta rigidez locacional, cujas atividades são menos propensas à realocação, tanto por sua natureza econômica quanto pela presença de vantagens locacionais na capital mineira. Além disso, mesmo entre os subsetores classificados como mais suscetíveis à mobilidade, uma parcela significativa das firmas é composta por microempresas que estariam isentas da contribuição, o que reforça a baixa probabilidade de evasão de CNPJs por efeito direto da política.

A análise do impacto financeiro da taxa também sugere que, para a maioria das atividades, o custo adicional representa uma fração relativamente pequena do custo total do trabalho, com impacto ainda menor nos setores mais rígidos. A substituição do vale-transporte por um sistema universal e gratuito para os usuários pode gerar efeitos positivos indiretos, como o aumento da renda disponível dos trabalhadores mais pobres e a ampliação do acesso ao mercado de trabalho.

A decisão locacional das firmas é complexa e multidimensional, envolvendo variáveis como acesso a infraestrutura, proximidade com consumidores, redes institucionais e custos de realocação. Políticas públicas podem ampliar o acesso à mobilidade e fortalecer atributos urbanos de atração econômica da cidade.

Em fevereiro de 2025, foi publicado pelos economistas Mateus Rodrigues, Daniel Da Mata e Vitor Possebom, da Fundação Getúlio Vargas, um artigo de análise dos impactos econômicos e ambientais da Tarifa Zero. Os pesquisadores analisaram 57 cidades com tarifa zero no Brasil, do período de 1994 a 2022, e utilizaram como grupo de controle outras 2.731 cidades que não adotaram a medida.

Em resumo, os resultados foram bastante significativos. As cidades que implementaram transporte gratuito tiveram 3,2% mais empregos do que as demais – e uma tendência de que

essa diferença siga aumentando. O número de empresas nas cidades com tarifa zero cresceu 7,5% em relação às aquelas em que se paga a passagem dos ônibus. Além disso, a gratuidade do transporte levou à redução de 4,1% na emissão de gases de efeito estufa. Na avaliação dos autores, “esses resultados podem ser considerados grandes quando comparados a outras políticas analisadas na literatura”.

É possível compreender as razões do impacto da tarifa zero na economia. Segundo dados do IBGE (Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2019), o transporte é o segundo maior gasto dos brasileiros, atrás somente da alimentação. Em abril de 2025, as famílias no país gastaram 20,7% de sua renda com transporte, ao passo que a alimentação consumiu 21,87%. Num país de maioria pobre, transporte e comida competem no mesmo orçamento. O que o trabalho da FGV confirma é que, quando a tarifa do transporte é zerada, o dinheiro disponibilizado para as famílias tende a ir para o comércio local. E que a liberdade para circular aumenta a dinâmica da economia e a possibilidade de busca de empregos.

Considerando todo esse cenário, é pouco provável que a implementação da Tarifa Zero possa gerar migração ou fuga de CNPJS da cidade de Belo Horizonte. Por outro lado, caso os efeitos observados em outras cidades que adotaram a medida também se manifestem no contexto local, há uma tendência de crescimento no número de empresas e na geração de empregos no município.

Diante de todo o exposto, as constatações obtidas por este estudo permitem com que se apresente uma agenda de pesquisa e de políticas públicas para acompanhar a tramitação e eventual implementação do projeto de lei 60/2025.

Em primeiro lugar, como citado anteriormente, o impacto de redistribuição de renda que a gratuidade do transporte público acarreta ainda foi pouco explorado em pesquisas nacionais. Uma vez que o financiamento do transporte, bem como o comprometimento orçamentário com esse bem, é regressivo na renda, cabe entender a dinâmica que a liberação desse orçamento para as parcelas mais pobres da população teria sobre a economia local. Vários fatores levam a crer que haveria um efeito positivo de retroalimentação econômica.

Em segundo lugar, há que se avaliar os diferentes impactos sócio-territoriais no espaço urbano de Belo Horizonte da gratuidade do transporte coletivo. Para isso, deve-se levar em conta não só a distribuição de renda, raça e gênero no espaço - dados do censo de 2022 ainda não divulgados neste grau de desagregação pelo IBGE, como também a distribuição

territorial das linhas e da frequência de transporte coletivo na cidade. Presume-se que, por inferência lógica, o impacto da gratuidade será mais benéfico aos segmentos mais pobres da população que, por sua vez, tendem a habitar espaços mais distantes do centro. Nesse sentido, melhorar a disponibilidade de transporte coletivo nesses espaços pode catalisar os efeitos da política pública.

Por fim, e nesse mesmo sentido, cabe aos poderes públicos - executivo e legislativo - elaborar mecanismos de transparência no processo arrecadatório e de empenho e execução orçamentária, para que a eficácia da política pública possa de fato ser acompanhada. Além disso, é fundamental que a sociedade civil tenha acesso a seus resultados e que se possa reformular e aprimorar a política enquanto ela é executada.

8. Referências bibliográficas

BELOTTI, Federico; DI PORTO, Edoardo; SANTONI, Gianluca. *The effect of local taxes on firm performance: Evidence from geo-referenced data*. **Journal of Regional Science**, v. 61, n. 2, p. 492–510, 2021.

BIDERMAN, C.; LOPES, M. F. M. Gestão pública: um índice para medir a corrupção nos municípios brasileiros. Anuário de Pesquisa *GVPesquisa*, 2011.

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

COSTA, A. B. **Mobilidade da indústria e as forças urbanas de aglomeração**: uma análise do processo dinâmico da concentração industrial no Brasil. 2014. Dissertação (Mestrado em Administração Pública e Governo) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getulio Vargas, São Paulo, 2014.

COSTA, A. B.; BIDERMAN, C. **A dinâmica da concentração do emprego industrial no Brasil (1991-2011) e o ciclo de vida das empresas**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 44., 2016, Foz do Iguaçu. Anais [...]. Foz do Iguaçu: ANPEC, 2016.

Disponível

em:https://www.anpec.org.br/encontro/2014/submissao/files_I/i10-2971934dbe3a5cf83aacac0d08fc02aa.pdf. Acesso em: 15 jul. 2025.

DA MATA, Daniel; POSSEBOM, Vítor; RODRIGUES, Mateus. **Free public transport: more jobs without environmental damage?** 3 fev. 2025. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=4969060>. Acesso em: 6 jul. 2025.

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **Encargos sociais no Brasil**. Relatório Técnico, Sistema de Informações para Acompanhamento das Negociações Coletivas – SINAC, 2006. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/relatoriotecnico/2006/encargosSociais.pdf>. Acesso em: 1 jul. 2025.

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **Desoneração da folha de pagamento: características e impactos setoriais**. Nota Técnica nº 101, São Paulo, mar. 2011. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2011/notatec101Desoneracao.pdf>. Acesso em: 1 jul. 2025.

Duranton, G., Gobillon, L., and Overman, H. G. (2011). Assessing the effects of local taxation using microgeographic data. **Economic Journal**, 121(555):1017–1046

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

Apêndice

Tabela : Desembolso total para empregar um trabalhador com salário contratual hipotético de R\$ 100,00

Itens de despesa	Subparcelas (em R\$)	Desembolso (em R\$)
1. Salário contratual		100,00
2. 13º e adicional de 1/3 de férias (como proporção mensal)		11,11
3. Folha de pagamentos média mensal (1+2) (base de cálculo dos encargos sociais)		111,11
4. FGTS e verbas rescisórias (proporção mensal)		11,38
5. Remuneração média mensal total do trabalhador (3+4)		122,49
6. Encargos Sociais (incidentes sobre R\$ 111,11)		30,89
6.1 – INSS (20%)	22,22	
6.2 – Seguro de acidentes de trabalho (2% em média)	2,22	
6.3 – Salário-educação (2,5%)	2,78	
6.4 – Incra (0,2%)	0,22	
6.5 – Sesi ou Sesc (1,5%)	1,67	
6.6 – Senai ou Senac (1,0%)	1,11	
6.7 – Sebrae (0,6%)	0,67	
7. Desembolso total mensal do empregador (5 + 6)		153,38

Fonte: Dieese (2006).