

O CONTRASSENDO DO GOVERNO COM OS VETOS AO MARCO LEGAL*

25 de junho de 2026.

O Estado Democrático de Direito é um ativo muito valioso e encontra local de destaque logo no primeiro artigo da nossa Constituição Federal, o que só demonstra a sua relevância para a nossa sociedade. Infelizmente, ao longo da história brasileira, esse bem precioso foi muitas vezes atacado por setores e segmentos que desprezam a democracia como elemento de sustentação da estabilidade e paz social, como recentemente se repetiu em nosso país e que, infelizmente, tem se tornado comum em vários outros cantos do mundo.

A Constituição também destaca que o legislativo, o executivo e o judiciário são poderes integrantes da União, usufruindo de independência para o exercício das suas atribuições, ao mesmo tempo em que eles devem buscar uma convivência harmônica entre si. Sendo assim, ao Congresso Nacional está assegurada a competência da proposição e aprovação de projetos de lei. Por outro lado, o Presidente da República exerce a capacidade privativa de poder vetar as normas deliberadas pelo legislativo federal (Artigo 84, V).

Dessa forma, em que pese o fato de se apresentar como equivocada a decisão do Presidente de promover alguns vetos no texto do Marco Legal do Transporte Público Coletivo aprovado pelo Congresso, agora configurado na Lei Federal nº 15.432/2026, esse exercício decorre de uma prerrogativa assegurada constitucionalmente e reflete um poder discricionário nas atribuições do chefe do executivo.

Quando se fala em equívocos da decisão presidencial, estou me referindo, por exemplo, à exclusão da possibilidade de contar com recursos originários de instituições financeiras, fomento, comercialização de carbono e compensações ambientais para o financiamento da infraestrutura voltada ao transporte público, visto que a ampliação de fontes e a introdução de receitas complementares e extratarifárias são bandeiras defendidas há tempos dentro da política de mobilidade urbana, por ser a garantia para a sua estruturação de forma sustentável.

No entanto, não quero aqui aprofundar em relação a esse veto específico e vou me ater àquilo que avalio como o tal contrassenso na decisão do executivo, no comparativo com a proposta original do Marco Legal. Há pelo menos dois anos temos visto a disposição do Governo Federal em implementar um Programa de Tarifa Zero em todo o país e este tema recorrentemente tem sido trazido para o debate pelo próprio Presidente da República, que inclusive o encaminhou para a avaliação técnica do Ministério da Fazenda.

Como o estudo técnico feito pela área econômica ainda não foi disponibilizado, e suponho que isso não deve acontecer este ano, não temos informações concretas sobre o conteúdo da proposta, o custo total com o financiamento da iniciativa e se a União assumirá a responsabilidade integral pela sustentação de um programa de Tarifa Zero com abrangência nacional, alcançando todos os municípios que contam com sistema de transporte público coletivo, seja com operação por ônibus ou trilhos.

Em simulações feitas por algumas organizações com atuação na área, projeta-se um custo global variando entre R\$ 70 a 90 bilhões/ano, somente para garantir a viabilização de uma proposta de gratuidade nacional no transporte público. Não resta dúvida de que uma proposição como essa seria um importante instrumento de inclusão social de grupos vulneráveis da sociedade que, hoje, não têm garantido o direito de acesso às cidades, em que pese também a necessidade de execução da integralidade da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme temos alertado há algum tempo no Instituto MDT.

Então, partindo-se do princípio de que a proposta do executivo de gratuidade universal é uma ótima iniciativa, imaginava-se que, a partir daqui, o Governo Federal redefiniria o seu papel dentro da política de mobilidade, passando a assumir de forma mais efetiva a corresponsabilidade pela sua execução dentro do país, não só se restringindo à condução de programas pontuais, mas aportando mais recursos em seu orçamento para financiar as ações integrais (em 2026 foram alocados ínfimos 0,047% do orçamento global da União para atender o Programa 2319 – Mobilidade Urbana), inclusive com transferência para os outros entes.

Uma das premissas fixadas no projeto do Marco Legal se refere exatamente a essa corresponsabilidade dos entes federados com os sistemas de transporte público. E, então, quando se espera a confirmação da participação da União, por exemplo, como um dos agentes com a tarefa de adotar as medidas necessárias para assegurar a efetivação desse direito social e a requalificação do transporte coletivo, o Chefe do Executivo vem e decide vetar o parágrafo único do Artigo 2º da proposta original do Marco, o que acaba retirando a obrigação formal não só do Governo Federal, como também de Estados.

Se por um lado, o Governo Federal indica a disposição de conduzir uma iniciativa robusta no campo da mobilidade e que vai exigir volumosos recursos, via ação até agora capitaneada pelo Presidente, ao mesmo tempo sinaliza de forma contraditória quando decide vetar todas as disposições expressas na proposta original do Marco Legal e que tratavam da responsabilização também da União no financiamento do transporte público, como na obrigação de assegurar as receitas de custeio e outros aportes orçamentários (Art. 23, I); na cobertura das gratuidades e dos déficits operacionais (Art. 23, § único e Art. 27, § 3º e 4º) e na ampliação de fontes para a remuneração das concessionárias (Art. 33, § 1º), que visa à desoneração de usuários.

Há, sim, um contrassenso do Executivo quando decide vetar alguns tópicos do Marco Legal que apenas ratificavam o exercício de uma atribuição dos entes federados, referente ao acesso a um direito social que ainda não foi assegurado, ao mesmo tempo em que propõe um grande projeto solo de gratuidade universal de âmbito nacional e que vai exigir bilhões de reais por ano. Quando vejo essa iniciativa da União de expressiva amplitude, não dá para esquecer da forma como sempre foi tratado o Serviço de Transporte Interestadual de Passageiros Semiurbano, que opera fazendo a ligação do Entorno com o Distrito Federal, uma atribuição constitucional do Governo Federal, e que até hoje opera de forma fragilizada: com a maioria dos contratos precários, frota envelhecida, tarifas altas e financiamento exclusivamente pelos usuários. Não dá para construir política sem a responsabilidade compartilhada de todos os entes federados.

Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal.