

Brasília, 23 de Abril de 2019

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência a presente proposta de Medida Provisória que tem como objetivo alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na parte que trata das competências e estrutura do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, na parte em que estabelece as competências da administração dos portos organizados; e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, relativa ao Programa de Parcerias de Investimentos - PPI. Além disso, o projeto também dispõe sobre o pessoal requisitado que está em exercício no Ministério da Infraestrutura.
2. No tocante ao pessoal requisitado em exercício no Ministério da Infraestrutura, ressaltamos que tal força de trabalho é essencial para a continuidade das atividades do Minfra, tendo sido originalmente requisitada pela Presidência da República (PR), quando da implantação das extintas Secretaria de Aviação Civil (SAC-PR) e Secretaria de Portos (SEP-PR).
3. A inclusão do Art. 1º na proposta de Medida Provisória, faz-se necessária tendo em vista a necessidade de se confirmar o status de requisitado dos referidos servidores junto aos seus órgãos de origem.
4. A eventual interpretação, porventura dada pelos órgãos de origem, no sentido de que essa força de trabalho teria assumido o status de cedida com a publicação da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, poderá ensejar transtornos de diversas naturezas ao quadro, como a eventual necessidade de retorno aos órgãos de origem, perdas de gratificações, progressões funcionais, promoções nas carreiras, entre outros.
5. A alteração da composição do Conselho Nacional de Trânsito possibilita que sejam elevadas as discussões da legislação de trânsito a um nível estratégico, considerando que esse Conselho trata da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito bem como de normas que tem elevado impacto econômico, político e social. Assim, a composição ministerial possibilitará a adoção de decisões que levem em consideração as demais políticas públicas estabelecidas pelo Governo Federal.
6. A urgência justifica-se devido ao fato de que existem demandas em discussão no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e que necessitam ter um olhar estratégico da alta gestão. Destaque para questões relacionadas à formação do condutor, emplacamento de veículos e relacionamento com a indústria automotiva, instituições bancárias, departamentos estaduais de trânsito, municípios e demais órgãos da administração pública federal. Além disso, os Conselheiros não teriam condições de analisar todos esses processos, o que compromete a qualidade dos

julgamentos. Destaque-se que o CONTRAN e o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN poderão continuar fazendo a gestão do julgamento desses processos, avaliando o trabalho desses colegiados, conforme dispõem o arts. 12, inciso XIII, e 19, incisos I, II, IV e V, ambos do Código de Trânsito Brasileiro. Além disso, os julgamentos continuarão na esfera federal, devendo obedecer às diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.

7. A extinta Secretaria de Portos foi criada em 2007 em um contexto de necessidade do Governo Federal de retomar investimentos públicos nos Portos Brasileiros. Isso serviu de base para justificar que a Secretaria ficasse responsável por uma competência de natureza operacional, que incluía a responsabilidade por executar, direta ou indiretamente, obras portuárias, especialmente dragagens. Esse esforço tem sido historicamente responsável por onerar o Ministério com atividades que não aquela que é a razão de ser desta instituição: a formulação.

8. A percepção atual é que esse formato é uma distorção que não se observa em outros setores de transporte sob a gestão do Ministério da Infraestrutura, os quais possuem as atribuições executórias sob gestão de autarquias especializadas: DNIT, Valec e Infraero.

9. Portanto, faz-se mister corrigir tal distorção, buscando imediata realocação das citadas competências em órgão com expertise para tal atividade: o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. A modificação em questão é premente justifica-se considerando as enormes demandas da infraestrutura de transportes nacional, que precisa de um Ministério que se concentre na formulação de políticas públicas que orientarão a expansão de seus setores tutelados.

10. Outrossim, importante destacar o papel do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH no desenvolvimento de estudos hidráulicos e apoio técnico nas decisões dos gestores que trabalham com projetos relacionados à obras portuárias e dragagens. Nesse sentido, uma vez estas atividades sendo de competência do DNIT, entende-se pertinente que àquele Instituto passe a ser vinculado ao DNIT.

11. A proposta de Medida Provisória objetiva, também, adequar as competências da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI para que possa exercer, com segurança jurídica, as novas atribuições que lhe foram cometidas pela nova estrutura administrativa disciplinada pela Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, regulamentada pelo Decreto nº 9.669, de 2 de janeiro de 2019.

12. Esse novo arranjo institucional é determinante para o ingresso de novos investimentos na infraestrutura no Brasil, medida urgente para a retomada do crescimento e para a geração de mais empregos. Contudo, esse objetivo somente será atingido se os problemas e desafios existentes nos atuais contratos de parceria forem atacados de modo prioritário.

13. Sob esse contexto, a presente proposta de Medida Provisória fortalece o papel de coordenação do Governo Federal não só para os projetos de parceria, como também para obras de interesse estratégico nacional, conferindo agilidade na eliminação de entraves existentes no setor de infraestrutura e em obras estruturantes para o País.

14. Paralelamente, a Medida Provisória incorpora ao Conselho do Programa de Parcerias de investimentos - CPPI competências do extinto Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, ratificando a atribuição do primeiro para propor medidas que propiciem a integração dos modais de transporte e a harmonização das respectivas políticas setoriais.

15. Por outro lado, a Medida Provisória aprimora o funcionamento do CPPI, com a inserção do Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional no colegiado, além de prever a possibilidade de deliberações ad referendum do Conselho, nos casos de urgência e relevante interesse.

16. Com efeito, a Medida Provisória altera os dispositivos que disciplinam o Fundo de

Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP e propõe, para a estruturação dos projetos que integrem ou que venham a integrar o PPI, a utilização do processo de colação.

17. O processo de colação foi criado com o objetivo de desenvolver alternativas para atender as necessidades públicas e inaugura na legislação pátria um instrumento moderno e eficiente de seleção de estruturadores de projetos.

18. Por fim, reforçamos a transparência e governança do processo de licitação dos contratos de parceria, ao inserir previsão legal que impõe a submissão dos projetos integrantes da carteira do PPI aos instrumentos de participação popular, garantido a adequada participação e representatividade dos grupos diretamente interessados nos diversos empreendimentos qualificados pelo CPPI.

19. A par da relevância das medidas aqui apresentadas, destacamos que a submissão desta proposta de Medida Provisória encontra-se calcada na urgência de alinhamento das competências da SPPI com o novo arranjo institucional disposto pela MP nº 870, de 2019 e pelo Decreto nº 9.669, de 2019.

20. São essas, Excelentíssimo Senhor Presidente da República, as razões que justificam a adoção da Medida Provisória que ora submetemos à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

TARCÍSIO GOMES DE FREITAS  
CARLOS ALBERTO DOS SANTOS CRUZ  
PAULO ROBERTO NUNES GUEDES