

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 882 DE 3 DE MAIO DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º O disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, aplica-se aos servidores, aos militares e aos empregados requisitados para as extintas Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e Secretaria de Portos da Presidência da República em exercício no Ministério da Infraestrutura em 1º de janeiro de 2019.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - Contran terá sede no Distrito Federal.

§ 4º O Contran será composto pelos seguintes Ministros de Estado:

I - da Infraestrutura, que o presidirá;

II - da Justiça e Segurança Pública;

III - da Defesa;

IV - das Relações Exteriores;

V - da Economia;

VI - da Educação;

VII - da Saúde;

- VIII - da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações; e
- IX - do Meio Ambiente.

§ 5º Em seus impedimentos e suas ausências, os Ministros de Estado poderão ser representados por servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, por oficial-general.

§ 6º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União a que se refere o 9º atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 7º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta.” (NR)

“Art. 10-A. Serão convidados a participar das reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame pelo Conselho.” (NR)

alterações: Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....

- III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e
- V - instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82.

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

.....” (NR)

“Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH.” (NR)

alterações: Art. 4º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 17.

§ 1º

.....

V - fiscalizar ou executar obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, inclusive a infraestrutura de proteção e acesso ao porto;

.....” (NR)

alterações:
Art. 5º A Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 1º

§ 1º

.....

III - as demais medidas do Programa Nacional de Desestatização a que se refere a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997; e

IV - as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

.....” (NR)

“Art. 2º

.....

IV - assegurar a estabilidade e a segurança jurídica, com a garantia da intervenção mínima nos negócios e investimentos;

V - fortalecer o papel regulador do Estado e a autonomia das entidades estatais de regulação; e

VI - fortalecer políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo.” (NR)

“Art. 4º

.....

II - os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria;

III - as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; e

IV - as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.” (NR)

“Art. 5º Os projetos qualificados no PPI serão tratados como empreendimentos de interesse estratégico e terão prioridade nacional junto a todos os agentes públicos nas esferas administrativa e controladora da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.” (NR)

“Art. 7º

.....

VI - propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VII - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

VIII - harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos encarregados pelo gerenciamento dos sistemas viários e pela regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

IX - aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim;

X - aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional; e

XI - editar o seu regimento interno.

§ 1º

I - o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, que o presidirá;

.....

VII-A - o Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional;

.....

§ 4º As reuniões do Conselho serão dirigidas pelo Presidente da República ou, em suas ausências ou seus impedimentos, pelo Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República.

§ 5º Compete ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Secretaria de Governo da Presidência da República atuar como Secretário-Executivo do CPPI e participará de suas reuniões, sem direito a voto.” (NR)

“Art. 7º-A Caberá ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, em conjunto com o Ministro titular da pasta setorial correspondente, a prerrogativa de deliberar, nos casos de urgência e relevante interesse, **ad referendum** do CPPI.

Parágrafo único. A decisão **ad referendum** a que se refere o caput será submetida ao CPPI na primeira reunião após a deliberação.” (NR)

“CAPÍTULO III

DA SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Art. 8º O PPI contará com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, órgão subordinado à Secretaria de Governo da Presidência da República, com a finalidade de coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e de apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.” (NR)

“Art. 8º-A Compete à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República:

I - coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI;

II - fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura;

III - acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais;

IV - apoiar, junto às instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI;

V - avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI;

VI - buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI;

VII - propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI;

VIII - apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI;

IX - divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público;

X - acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados;

XI - articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI;

XII - promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório;

XIII - promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura;

XIV - promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

XV - celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua;

XVI - exercer as atividades de Secretaria-Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

XVII - coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.” (NR)

“Art. 8º-B Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República compete:

I - dirigir a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, supervisionar e coordenar as suas atividades e orientar a sua atuação;

II - assessorar o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República nos assuntos relativos à atuação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, inclusive junto a Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

III - exercer a orientação normativa e a supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República;

IV - editar e praticar os atos normativos e os demais atos inerentes às suas atribuições; e

V - atuar como Secretário-Executivo do CPPI.” (NR)

“Art. 12.
.....

IV - receber sugestões de projetos; ou
.....” (NR)

“Art. 13-A. Os contratos de parceria a que se refere esta Lei que vierem a integrar a carteira de projetos do PPI não terão seus projetos licitados antes da submissão das minutas do edital e do contrato à consulta pública ou à audiência pública.

Parágrafo único. A audiência pública a que se refere o **caput** poderá ter sua localidade definida pelo CPPI.” (NR)

“CAPÍTULO V

DA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS PELO BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Art. 14. Fica o BNDES autorizado a constituir e participar do FAEP, que terá por finalidade a aplicação de recursos para a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados destinados à estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada, patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas e da instituição financeira gestora e responderá por suas obrigações até o limite dos bens e direitos integrantes do seu patrimônio.

§ 2º O FAEP não terá personalidade jurídica própria e terá prazo indeterminado.

.....
§ 6º

.....
II - as remunerações recebidas em decorrência dos contratos de estruturação de parcerias de investimentos e das medidas de desestatização de que trata o **caput**;

.....

IV - os rendimentos de aplicações financeiras; e

.....
§ 7º O estatuto do FAEP, a ser aprovado em assembleia geral dos quotistas, disciplinará a forma de remuneração do BNDES, que poderá ser variável, respeitados os resultados obtidos e a disponibilidade financeira do FAEP.

.....” (NR)

“Art. 15. O BNDES poderá ser contratado diretamente por órgãos e entidades da administração pública para prestar serviços técnicos profissionais especializados que visem à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização.

§ 1º A remuneração pelos serviços a que se refere o **caput** poderá, nos termos previstos no contrato, incluir parcela fixa, parcela variável, vinculada ao êxito da licitação da parceria, ou a combinação de ambas.

§ 2º Na hipótese de êxito da licitação, a remuneração a que se refere o § 1º poderá ser paga pelo licitante vencedor.

§ 3º Os autores dos projetos e estudos, na condição de contratados ou de subcontratados pelo BNDES, não poderão participar, direta ou indiretamente, da futura licitação da parceria ou da composição da sociedade de propósito específico criada para sua execução, permitida a prestação de serviços técnicos ao vencedor da licitação, desde que não tenham por escopo o detalhamento dos projetos e estudos objeto da contratação, na forma prevista no regulamento.” (NR)

“Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos de que trata o art. 15, o BNDES poderá contratar suporte técnico externo de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização, por ele selecionados, de acordo, preferencialmente, com os critérios de julgamento de melhor combinação de técnica e preço ou de melhor técnica, conforme o disposto nos incisos III e IV do **caput** do art. 54 da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016.

§ 1º Para empreendimentos ou políticas qualificadas no PPI, o BNDES poderá utilizar o processo de colação previsto nos § 2º ao § 7º, hipótese em que se aplica subsidiariamente o disposto na Lei nº 13.303, de 2016, desde que compatível com as diretrizes e procedimentos neles disciplinados.

§ 2º O processo de colação de que trata o § 1º será realizado por meio do envio de consulta a três ou mais profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, que atendam a requisitos de habilitação em função de suas qualidades e atuação anterior em porte e complexidade equivalente ou superior ao objeto a ser contratado.

§ 3º Sem prejuízo do envio das consultas de que trata o § 2º, o BNDES divulgará, em sítio eletrônico oficial ou em outro meio apto a lhe dar publicidade, o interesse em obter propostas adicionais, dispensada a publicação de edital.

§ 4º O processo de colação observará as seguintes regras e condições:

I - a consulta poderá prever a realização de fases sucessivas, sendo permitido ao BNDES incluir ou excluir consultados para viabilizar a comparação dinâmica, efetiva e realista de propostas, inclusive mediante revisão de seu conteúdo e negociação direta com os proponentes, observados o interesse público e as características do mercado respectivo;

II - o BNDES poderá considerar acréscimos de escopo, metodologias e demais alterações propostas pelos licitantes, ainda que não previstas inicialmente na consulta, facultada aos licitantes a possibilidade de revisão de suas propostas para sua adequação;

III - ao declarar que a conclusão das fases de comparação de propostas, o BNDES abrirá prazo não inferior a vinte dias para que os licitantes apresentem suas propostas finais, as quais deverão conter todos os elementos necessários para a realização do projeto, nos termos do disposto no inciso II; e

IV - o BNDES definirá a proposta vencedora de acordo com critérios preponderantemente técnicos, que serão divulgados a todos os licitantes no momento da abertura do prazo para apresentação de propostas finais de que trata o inciso III.

§ 5º O BNDES disciplinará no instrumento convocatório as informações apresentadas pelos licitantes, que poderão ser reveladas aos demais licitantes para apresentação de novas propostas no curso do processo de colação.

§ 6º O BNDES comunicará o início do processo de colação ao Tribunal de Contas da União, no prazo de cinco dias, contado da data de envio da consulta de que trata o § 2º, sem prejuízo da disponibilização tempestiva e permanente das informações do processo.

§ 7º O BNDES publicará, de acordo com o disposto no art. 40 da Lei nº 13.303, de 2016, regulamento relativo aos procedimentos operacionais do processo de colação, respeitados os princípios que regem a administração pública previstos no **caput** do art. 37 da Constituição.” (NR)

“Art. 16-A. Ao final do processo de seleção de que trata o art. 16, o BNDES poderá contratar os serviços técnicos para a viabilização de empreendimento com:

I - consórcio privado de profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica; ou

II - profissionais, empresas ou entidades de elevada especialização técnica, garantida a adequada integração dos estudos a serem desenvolvidos por cada um dos contratados por meio de mecanismos de coordenação a serem previstos nos contratos.

§ 1º O contrato poderá autorizar a subcontratação de parcelas dos serviços técnicos, desde que:

I - o contratado inicial assuma a obrigação pela sua execução completa e pela sua coordenação geral; e

II - os subcontratados comprovem a sua especialização, conforme critérios definidos pelo BNDES, a quem incumbirá a sua aceitação, observada, ainda, a sua regularidade fiscal e trabalhista.” (NR)

Art. 6º Ficam revogados:

I - o inciso XII do **caput** do art. 12 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

II - os seguintes dispositivos da Lei nº 13.334, de 2016:

a) a alínea “b” do inciso V do **caput** do art. 7º;

b) os incisos I, IV e VI do **caput** do art. 8º;

c) inciso V do **caput** do art. 12;

d) o art. 19; e

e) o art. 20; e

III - o inciso VI do **caput** do art. 36 da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019.

Art. 7º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 3 de maio de 2019; 198º da Independência e 131º da República.

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,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas, Carlos Alberto dos Santos Cruz, Paulo Roberto Nunes Guedes

MENSAGEM Nº 166

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, e dá outras providências”.

Brasília, 3 de maio de 2019.

OFÍCIO Nº 116/2019/CC/PR

Brasília, 3 de maio de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Senador Sérgio Petecão
Primeiro Secretário
Senado Federal Bloco 2 – 2º Pavimento
70165-900 Brasília/DF

Assunto: Medida Provisória.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem na qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, que "Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro; a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, e dá outras providências".

Atenciosamente,

ONYX LORENZONI
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República