



CONGRESSO NACIONAL

MPV - 441

00371

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição: MP 441/2008

Autor: Dep Neucimar Fraga

Nº Prontuário:

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substituta 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutiva Global

Página:

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

TEXTO

Modifique-se o teor das tabelas I e II da letra a) Valor do ponto da Gratificação de Desempenho de Atividade de Infra-estrutura de Transportes - GDAIT do Anexo XXVIII da acima referida MP 441/2008 (Anexo VII da Lei no. 11.171, de 2 de setembro de 2005), TABELA DE VALOR DO PONTO DAS GRATIFICAÇÕES DE DESEMPENHO A QUE SE REFEREM OS ARTS. 15, 15-A E 15-B:

As tabelas passam a ser as seguintes:

ANEXO XVIII

TABELA DE VALOR DO PONTO DAS GRATIFICAÇÕES DE DESEMPENHO A QUE SE REFEREM OS ARTS. 15, 15-A E 15-B

a) Valor do ponto da Gratificação de Desempenho de Atividade de Infra-estrutura de Transportes – GDAIT

Tabela I: Valor do ponto da GDAIT para os cargos de Analista em Infra-estrutura de Transportes da Carreira de Infra-estrutura de Transportes

(em R\$)

CLASSE	PADRÃO	VALOR DO PONTO DA GDAIT		
		EFEITO FINANCEIRO A PARTIR DE		
		1º JUL 2008	1º JUL 2009	1º JUL 2010
TODAS	TODOS	62,50	65,00	68,25

Tabela II: Valor do ponto da GDAIT para os cargos de Técnico de Suporte em Infra-estrutura de Transportes da Carreira de Infra-estrutura de Transportes

(em R\$)

CLASSE	PADRÃO	VALOR DO PONTO DA GDAIT		
		EFEITO FINANCEIRO A PARTIR DE		
		1º JUL 2008	1º JUL 2009	1º JUL 2010
TODAS	TODOS	25,00	30,00	35,00

JUSTIFICATIVA

Recentemente, o Governo negociou com diversas categorias do Poder Executivo do serviço público Federal, onde algumas categorias obtiveram benefício considerável, porém outras não, como é o caso do DNIT.

É muito importante valorizar os profissionais de Infra-Estrutura através de salários compatíveis com sua relevância, sob pena de comprometimento na implementação de políticas de Desenvolvimento Nacional, pois diante da falta de perspectivas de melhoria salarial, os servidores poderão optar por oportunidades profissionais mais promissoras em outros segmentos.

A discrepância entre os salários das Agências Reguladoras ligadas ao Ministério dos Transportes e o DNIT faz com que haja uma grande evasão de servidores desta Autarquia. A evasão revela uma distorção que implica custos elevados para o Estado brasileiro. Este, para repor os quadros de onde saem os servidores, gasta elevada soma de recursos com a promoção de concursos consecutivos e com treinamento dos servidores que entram. Isso é multiplicado pela rotatividade e é um desperdício de dinheiro público.

Além disso, estimulando o troca-troca de carreiras, o Governo faz com que os melhores servidores não escolham a carreira para a qual o seu perfil é mais apropriado e dentro da qual poderão melhor contribuir para a geração de valor no serviço público, mas sim aquela carreira que pode lhe render uma maior remuneração. Com estas aberrações, o Governo incentiva e permite que se saia da lógica de maior geração de valor para a sociedade, para a geração de maior valor individual (para o servidor). É evidente que isto traz distorções e gera perda de recursos públicos para toda a sociedade brasileira.

A defasagem salarial dos Analistas e Técnicos em Infra-Estrutura de Transportes também se configura em relação ao setor privado. A expansão do crédito e a política de investimentos do Governo Federal fazem com que a demanda por profissionais ligados à área de Infra-Estrutura de Transportes seja bastante acentuada. O desequilíbrio entre a oferta (baixa) e a demanda (alta) ocasiona a valorização salarial no setor privado e, como aponta o Ministro do Planejamento, Paulo Bernardo: *"...a tendência é que ocorra falta de mão-de-obra, principalmente de mão-de-obra especializada, como no caso de engenheiros, agrônomos e arquitetos. Acho que a expectativa é muito positiva para esses profissionais. E não só na questão de inserção no mercado de trabalho, mas também de valorização com bons reajustes de remuneração."* (Revista CREA-PR – nº 51 – Março e Abril de 2008).

As nomeações dos aprovados no concurso para Analistas, 300, e Técnicos, 300, em Infra-Estrutura de Transportes ocorreram a partir de agosto de 2006. Desde então, se observou uma evasão em massa dos aprovados. Dentre os motivos apontados para a desistência, o principal é o baixo salário, incompatível com as atribuições dos cargos e com as capacidades exigidas.

Ressalte-se que os investimentos em infra-estrutura vão aumentar potencialmente nos próximos anos em virtude da implementação das medidas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que vai aplicar um total de R\$ 503,9 bilhões nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos. Os Analistas e Técnicos em Infra-Estrutura de Transportes são peças chave na implementação e execução da política de desenvolvimento da infra-estrutura de transportes com otimização da aplicação de recursos Federais, principalmente do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento. A boa e correta aplicação de recursos públicos é tão importante quanto a arrecadação desses recursos.

Requere-se remuneração adequada aos Analistas e Técnicos em Infra-Estrutura de Transportes de acordo com suas funções e responsabilidades, articulando-se a oferta de tais profissionais com a demanda e a complexidade do aparelho estatal. A superação de obstáculos inerentes à política remuneratória do serviço público Federal é fundamental para que se possa fazer uma avaliação das perspectivas da Carreira de Infra-Estrutura do DNIT em especial aos cargos de Analista de Infra-Estrutura e Técnico em Infra-Estrutura. A evasão de pessoal da carreira em Infra-Estrutura em Transportes é latente. Por esses e outros motivos, a carreira de Infra-Estrutura em Transportes está deixando de ser financeiramente atrativa e uma justa remuneração é essencial, pois pode-se deixar de aplicar políticas, programas e investimentos em Infra-Estrutura, sobretudo o PAC, por falta de pessoal qualificado.

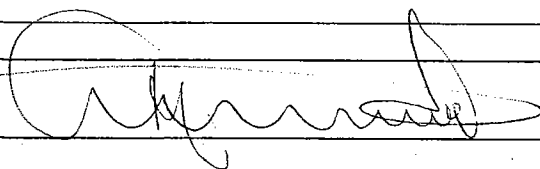
O número de servidores das Carreiras de Infra-Estrutura de Transportes é bastante reduzido (600 servidores), o que torna marginal o impacto orçamentário do aumento de suas remunerações. Certamente o ganho social e produtivo decorrente desse investimento irá além do montante investido no pessoal de alta capacitação. Se comparado com o total de recursos previstos para investimentos em infra-estrutura de transportes no PAC, o incremento salarial é pouco representativo.



A referida emenda é compatível e atende as normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a Lei do Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária da União.

Cumpre destacar que, da Admissibilidade e Constitucionalidade, a referida emenda não incorre em qualquer das vedações estabelecidas pelo Art. 63 e está de acordo com o art. 166, § 3º e § 4º, ambos da Constituição Federal.

Assinatura

A handwritten signature in black ink, consisting of a large initial 'C' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.