

1. DOS FATOS

1.1. A presente Nota tem como objetivo subsidiar o pedido de autorização para a realização de contratação de pessoal destinado ao provimento dos cargos atualmente vagos do Quadro de Pessoal do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, nos termos do inciso II do art. 37 da Constituição Federal, com base nos dispositivos constantes no Decreto nº 9.739, de 28 de março de 2019, bem como nas normas e prazos previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, na Lei Orçamentária Anual - LOA e na Instrução Normativa nº 2 de 27 de agosto de 2019.

1.2. A contratação a que se refere o item 1.1 será realizada para a Sede e todas as Superintendências Regionais dos Estados que compõem a estrutura organizacional deste Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

2. DA ANÁLISE TÉCNICA

2.2. Atualmente, o DNIT é composto por sua Sede, localizada em Brasília/DF, somada a 26 (vinte e seis) unidades administrativas regionais - as Superintendências Regionais -, mais 120 (cento e vinte) unidades avançadas espalhadas pelo país, chamadas de Unidades Locais, e quatro órgãos seccionais. Essa estrutura se dedica a gerir e a executar, sob a jurisdição do MT, obras, intervenções e demais procedimentos em vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres. Essa estrutura descentralizada é que garante uma eficiente prestação de serviço à sociedade.

2.1. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT é o principal órgão executor do Ministério dos Transportes (MT). Foi implantado em fevereiro de 2002 (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001) para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação da infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. É dirigido por um Conselho Administrativo e por sete diretores nomeados pelo Presidente da República, contando com recursos da União para a execução das obras.

2.3. De acordo com o art. 82 da Lei de criação do órgão, são atribuições do DNIT em sua esfera de atuação:

"Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária;

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte;

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União;

VI – participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII – realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII – firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX – declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X – elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII – administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes;

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação;

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do caput deste artigo.

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

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;

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 no orçamento geral da União.

§ 1º As atribuições a que se refere o caput deste artigo não se aplicam aos elementos da infraestrutura arrendados ou outorgados para exploração indireta pela ANTT e pela Antaq.

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei.

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do caput deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do caput do art. 25 desta Lei."

2.4. Soma-se a isso a publicação da Portaria nº 547, publicada no Diário Oficial da União em 9/9/2019 (SEI! 11283106), que delegou ao DNIT a competência para **executar direta ou indiretamente ações e programas de construção, ampliação, reforma e modernização da infraestrutura portuária**, pertencente, originariamente, à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, e prevista no inciso III, parágrafo único, art. 20, Anexo I ao Decreto nº 9.676, de 02 de janeiro de 2019, para que, com o auxílio do Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviária, praticasse os seguintes atos:

"(...)

I - 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;

II - executar, direta ou indiretamente, ações e programas de manutenção, adequação e ampliação dos acessos aquaviários aos portos;

III - acompanhar, monitorar e avaliar a execução físico-financeira das obras e serviços de infraestrutura portuária, dragagem, sinalização náutica e balizamento nos acessos aquaviários aos portos, incluindo canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, acessos a berços e berços de atracação;

IV - elaborar, analisar e aprovar estudos, projetos de engenharia, orçamentos, planos de trabalho e termos de referência, para execução direta e indireta de obras e serviços de infraestrutura portuária, inclusive dragagem, sinalização e balizamento nos acessos aquaviários aos portos;

V - gerir atividades relativas ao processo de licenciamento ambiental de obras e serviços de infraestrutura portuária e dragagem marítima.

(...)"

2.5. O normativo citado, destacamos, foi revogado pela Portaria GM nº 19, de 11/3/2020, publicada em 12/3/2020 (SEI! 11283107). Contudo, as atribuições originariamente advindas ao DNIT pela supracitada Portaria nº 547/2019 permaneceram sob competência desta Autarquia.

2.6. Ainda em suas atribuições, o DNIT tem por objetivo implementar a política de infraestrutura de transportes terrestres e aquaviários, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país, além de ser o órgão da União competente para exercer as atribuições elencadas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro, atuando como responsável, nas rodovias federais, pela aplicação de multas por excesso de peso e ou de velocidade, por meio dos postos de pesagem e das lombadas eletrônicas.

2.7. O aumento das competências advindas dos normativos não trouxe ao Órgão aumento no quantitativo de pessoal qualificado, ocupantes das suas áreas de atuação, que atendessem à dinâmica de novas demandas, além da variação do efetivo da força de trabalho decorrente de aposentadorias e outras movimentações, aliado à ausência de material humano, ou até a obsolescência de processos, afetando o equilíbrio inicial estabelecido em algum momento no órgão, com consequências nas entregas da autarquia.

2.8. Sabedores de que a força de trabalho do DNIT é responsável pela cobertura das malhas nos modais de Infraestrutura Rodoviária, Infraestrutura Aquaviária e Infraestrutura Ferroviária, é notório que há uma severa escassez de servidores, devido a diversos fatores como falta de política para cessão de servidores a outros órgãos públicos, saída de servidores que passaram em outros concursos públicos ou movimentados por força dos chamamentos ou processos seletivos para outros órgãos, afastamento de servidores citados em acordões de órgãos de controle, sem que praticamente não houvesse reposição.

2.9. Atualmente, o DNIT conta com 1.998 servidores em atividade, dos quais 275 já estão em gozo do Abono de Permanência, que é o benefício concedido aos que já possuem todos os requisitos para solicitar a aposentadoria. Logo, do total de 1.998, existe a possibilidade do DNIT contar com a força de trabalho de apenas 1.723 servidores, uma vez que a aposentadoria é voluntária e o servidor que reúne os requisitos pode requerê-la a qualquer tempo.

2.10. Do quadro de servidores do DNIT, há o Plano Especial de Cargos do DNIT - PEC. Para estes cargos, a Lei nº 11.171/2005, que dispõe sobre a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e dá outras providências, determina, em seu art. 4º, que:

"Os cargos de nível superior e intermediário do Quadro de Pessoal do DNIT referidos no art. 3º desta Lei que estejam vagos na data da publicação desta Lei e os que vierem a vagar serão transformados em cargos da carreira de Infra-Estrutura de Transportes, de nível superior, e da carreira de Suporte à Infra-Estrutura de Transportes, de nível intermediário, do Quadro de Pessoal do DNIT", ou seja, apesar dos cargos não serem extintos, o cargo vago só poderá ser preenchido após a realização de concurso público."

2.11. Dos cargos que compõem as carreiras do DNIT (Analista em Infraestrutura de Transportes, Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes; Analista Administrativo e Técnico Administrativo), atualmente existem 3.360 cargos (2.400 criados na Lei nº 11.171/2005 + 960 cargos transformados), estando ocupados apenas 1.602, com déficit de 1.758 cargos a serem preenchidos por meio de concurso público, distribuídos conforme Demonstrativo de Lotação (SEI! 14578366).

2.12. Mesmo com a adoção do sistema de processo eletrônico administrativo (SEI!) e de soluções informatizadas de contratações e gestão patrimonial, o avanço no processo de automação e modernização de processos, como a implementação de gestão por demandas e o teletrabalho, algumas funções e ações não são passíveis de atuação remota, seja por questões legais, seja pela forma como são executadas. Com isso, claro está que, nas condições atuais, o quantitativo de servidores é insuficiente para assumir todas as atribuições e competências impostas por leis, além da necessária formação profissional, em destaque às atribuições somadas às competências originais do DNIT que vieram para a Autarquia com a Portaria GM nº 19, de 11/3/2020, que agregou a esta entidade atribuições como as de "projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério e autorizados pelo Orçamento-Geral da União, tornou-se essencial uma reestruturação das unidades responsáveis pelo modal aquaviário, a fim de adequá-las às novas competências."

2.13. Foram empenhados vários esforços dentro do órgão para aumentar a força de trabalho. Ainda assim, em que pese a realização de diversos processos seletivos e chamamentos no âmbito nacional, foi possível constatar o resultado frustrado nos editais abertos entre os anos de 2019 e 2022, totalizando 95 chamamentos e 23 processos seletivos. A movimentação de servidores ocorreu mais de forma interna (remanejamento de servidores dentro do próprio órgão, porém não de forma apropriada) do que externa (ocupação de cargos vagos por servidores de outros órgãos).

2.14. A título ilustrativo o Edital nº 31/2020 para compor força de trabalho no Estado de Roraima, os três servidores classificados para ocuparem o cargo de Coordenador de Administração e Finanças na Superintendência do Estado de Roraima, conforme itens 1.2 e 2.2 do Edital nº 4/2021/DNIT, de 15/1/2021, constante do site do DNIT (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/servidores/processos-seletivos/Edital04.2021.pdf>), desistiram de assumir o referido cargo.

2.15. A recomposição do quadro de servidores vem inclusive sendo motivo de recomendações pelos órgãos de controle externo. Destacamos os acordões do Tribunal de Contas da União - TCU exarados, no sentido de elevar a utilização do potencial hidroviário, sendo que, desde 2003, a Corte tem feito reiteradas recomendações ao DNIT com o intuito de sanar deficiências operacionais, de planejamento, de recursos humanos e orçamentários. Podem ser citados, como exemplos, os acordões nº 1.850/2003, nº 351/2006, nº 299/2007, nº 1.034/2008, nº 2.831/2011, nº 3.244/2012, nº 2.573/2014 e nº 2.831/2014. Destaca-se, ainda, a publicação do Acórdão nº 940/2016/TCU, que apresentou um Diagnóstico da Política Pública de Transporte Hidroviário Interior, recomendando ao DNIT, em seu item 9.1.2, que se realize estudo de alocação ideal/necessária de seus servidores dentro do órgão.

2.16. Inclusive, a presente motivação foi em decorrência do Ofício nº 116529/2020-PRT10 (SEI! 7810494), do Ministério Público do Trabalho que, no uso de suas atribuições institucionais, com fulcro nos artigos 127, caput e 129, VI, ambos da Constituição Federal e artigos 8º, IV e VII, e 84, caput, da Lei Complementar nº 75/93, notificou a Autarquia para apresentar a situação atual do DNIT em relação ao quadro de pessoal, questionando a "previsão de nova conversa ou mesmo se foi enviada nova solicitação, depois da resposta de 2018, ao Poder Legislativo para criação de cargos/empregos e realização de concurso público".

2.17. A seguir serão apresentadas justificativas de algumas setoriais, ressaltando que a falta de pessoal poderá comprometer o cumprimento das determinações impostas na legislação vigente:

2.17.1. A Diretoria de Infraestrutura Aquaviária - DAQ manifestou-se por meio do Despacho (DNIT) DAQ (SEI! 7810592), constante do Processo nº 50600.007058/2020-45, informando que a recepção de novas atribuições, refletiu na estrutura organizacional desta Autarquia, uma vez que é preciso readequá-la de forma a acomodar unidades voltadas à execução das incumbências ora sob responsabilidade deste Órgão. Com isso, o DNIT conseguiu a aprovação do Decreto nº 11.225/2022, que aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão, das Funções de Confiança do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

2.17.1.1. É importante ressaltar que a referida Diretoria, para a execução das atividades, contava com as seguintes Administrações Hidroviárias: Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC; Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental - AHIMOR; Administração das Hidrovias do Nordeste - AHINOR; Administração das Hidrovias do Paraguai - AHIPAR; Administração das Hidrovias do Tocantins e Araguaia - AHITAR; Administração da Hidrovia do Paraná - AHRANA; Administração das Hidrovias do São Francisco - AHSFRA; Administração das Hidrovias do Sul - AHSUL.

2.17.1.2. As Administrações Hidroviárias citadas anteriormente deixaram de existir após a publicação do Decreto nº 10.367, no Diário Oficial da União, em edição extra do dia 22/5/2020, que alterou o regimento desta Autarquia (revogado, posteriormente, pelo Decreto nº 11.225, de 7 de outubro de 2022). Assim, as competências dessas unidades foram repassadas para as Superintendências Regionais do DNIT nos respectivos estados, sem que houvesse, contudo, um reforço em sua estrutura de pessoal.

2.17.1.3. As competências das Administrações Hidroviárias, cumpre destacar, não foram extintas, uma vez que fazem parte do escopo de responsabilidades do DNIT. Com a incorporação das atividades aquaviárias pelas Superintendências dos Estados, foram incorporadas, também, e principalmente, as atribuições e responsabilidades, permanecendo a necessidade de execução delas por profissionais qualificados, com formação e expertise na área aquaviária. Profissionais estes que estão sendo solicitados por meio deste possível concurso.

2.17.1.4. Em todas essas unidades, atualmente, o quadro de engenheiros, que são os profissionais com qualificação adequada e dedicados ao modal aquaviário, é de 16 engenheiros, o que se mostra insuficiente, tendo em vista todas as atribuições que obras e serviços de engenharia demandam: englobam não somente as atividades de gestão, de execução e de acompanhamento de estudos, de obras, de serviços, de operação e de meio ambiente das vias navegáveis e das instalações portuárias sob sua responsabilidade, como também: acompanhar e fiscalizar os programas, os estudos, os projetos, os serviços e as obras relativas à implementação, à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura aquaviária sob sua responsabilidade; aprovar os estudos, os anteprojetos, os projetos de engenharia e os planos de trabalho de obras e serviços sob sua responsabilidade; controlar e emitir as medições de serviços; aprovar os termos de entrega e recebimento das obras e serviços sob sua competência; propor a realização de estudos voltados à desapropriação de imóveis necessários à implantação e ao desenvolvimento das vias navegáveis e instalações portuárias sob competência do DNIT; elaborar relatório das atividades desenvolvidas; administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais que lhes forem de titularidade, bem como adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação; fornecer elementos que auxiliem na elaboração de editais para licitação de projetos e obras de infraestrutura aquaviária quando solicitados; fornecer, quando solicitado, os dados necessários ao acompanhamento e controle administrativos relativos à infraestrutura aquaviária; coordenar o desenvolvimento dos levantamentos de campo necessários à definição das intervenções e soluções de manutenção e de eliminação de pontos críticos, compilando-os para formatação dos projetos ou anteprojetos; elaborar termo de referência, orçamento e atos preparatórios para os contratos de levantamento de elementos técnicos necessários aos projetos de engenharia afetos à sua área de atuação; entre outras.

2.17.2. A Superintendência do DNIT no estado do Acre - SR/AC, por meio do Despacho SRE-AC/COENGE-CAF-AC 5148226 e do Ofício nº 25.279/2020 (SEI! 7811238), informou que atualmente possui uma malha rodoviária implantada de 1.174,0 km, sendo que possui apenas 7 Analistas em Infraestrutura de Transportes/Eng. Civil e 1 Engenheiro, sendo que este último já cumpriu há muitos anos os requisitos mínimos para aposentadoria, alertou que pelo princípio da segregação de funções o Coordenador de Engenharia e o Superintendente não podem ser fiscais de contratos, assim como, quem elaborou o projeto ou plano de trabalho ou mesmo foi o pregoeiro da licitação, de mesmo modo também não pode ser fiscal do trecho que tenha elaborado ou licitado, assim, a carência de pessoal fica muito mais acentuada, o que prejudica na rapidez das contratações e no acompanhamento tempestivo dos serviços e dos problemas da rodovia, refletindo diretamente na qualidade do serviço prestado por aquela Regional, sendo outro fator importante a ser considerado que demanda muito da reduzida equipe desta SRE/AC, é o fato de não existir Unidade Local no interior do Estado, o que requer grandes deslocamentos de ida e volta, período em que o profissional não estará dando vazão as suas demais atividades laborais.

2.17.3. Em consonância com o levantamento efetuado pela Associação dos Engenheiros do Departamento de Infraestrutura de Transportes - AEDNIT são nas unidades descentralizadas onde a maior parte das ações e contratos são executados. Uma das atividades mais importantes para que o DNIT implemente suas ações, está relacionada a fiscalização de obras, serviços e projetos de engenharia. Em 2020, distribuídos nas 26 superintendências, estavam ativos mais de 1100 contratos de supervisão, restauração, CREMA, sinalização, duplicação, construção e recuperação das Obras de Arte Especiais entre outros das áreas ambiental e de desapropriação e reassentamento.

2.17.4. A Superintendência do DNIT no estado do Amapá - SR/AP, por meio do Despacho SRE/AP (SEI! 7811351), informou que o planejamento para o ano de 2020 previa a fiscalização e gestão de "02 (dois) contratos de Construção; 02 (dois) contratos de CREMA; 07 (sete) contratos de P.A.T.O.; 02 (dois) contratos de Supervisão; 01 (um) contrato Gestão Ambiental; 01 (um) contrato de Sinalização Viária; 01 (um) contrato de Pesagem; 01 (um) contrato de Radar; 11 (onze) contratos Administrativos". Indicando a malha rodoviária de 1.021,20 km.

2.17.5. No tocante à Superintendência do DNIT no estado do Amazonas - SR/AM, foi informado, por meio do Despacho SRE-AM/CAF-AM (SEI! 7811419), que a principal dificuldade "reside no fato de os colaboradores terceirizados não poderem atuar na fiscalização de contratos." Por isso, para atendimento a essa demanda, o pedido dessa Superintendência é possuir servidores que possam assumir relativamente a fiscalização de contratos, tendo sido solicitado Técnicos de Apoio Administrativo (nível médio e superior). Atualmente, a malha rodoviária no estado do Amazonas é de 2.319,7 km.

2.17.6. Em relação à Superintendência do DNIT no estado de Rondônia - SR/RO, que atualmente conta com 10 Analistas em Infraestrutura de Transportes em atividade para a cobertura de 1.872,2 km de malha rodoviária, e que no ano de 2020, a SR/RO é responsável por um total de 40 (quarenta) contratos de obras e serviços de engenharia voltados à Conservação (PATOS); Recuperação e Restauração (CREMAS); Construção de Pontes de Concreto; Adequação de Travessias Urbanas; Sinalização; Supervisão de obras; Implantação de rodovia (BR 429/RO); Gerenciamento ambiental e indígena; Desapropriação; entre outras tipologias de objetos contratuais que demandam a atuação/participação de engenheiros civis, e que estes servidores engenheiros não somente realizam atividades de cunho fiscalizatório, mas também participam da elaboração e análise de orçamentos; revisões de projeto em fase de obra; atendimento de demandas de órgãos de controle interno e externos; análises de projetos em casos pontuais; alterações diversas de contratos; comissões especiais para processos de apuração de responsabilidades, disciplinares, medições pretéritas, reconhecimento de dívidas; equilíbrio econômico-financeiro de contratos; comissão de licitações tipo RDC e pregão eletrônico; gestão econômica e financeira de contratos; atendimento ao usuário externo; análise de acidentes de trânsito; ouvidoria e assessoria a parlamentares; entre outras atribuições conferidas por força do cargo, de portarias de designações e outros atos normativos postulados pela autarquia. No momento, as orientações acima não têm sido seguidas, pois todos os coordenadores atuam em todos os planejamentos de contratação e também são nomeados gestores e fiscais de praticamente todos os contratos.

2.17.7. Relata-se ainda a existência de diversos manifestos e pedidos de recomposição da mão de obra inserida na SRE/RO, conforme consta os autos dos processos 50622.003033/2019-81 (restrito), 50622.000069/2020-46, 50622.002292/2019-94, 50622.002440/2019-71 e 50622.001014/2020-53. Todavia, a única medida utilizada até o momento para tentar reestruturar o quadro de pessoal consistiu na execução de processos de chamamentos (1º chamamento em agosto/2019 - SEI! 7811800), (2º chamamento em janeiro/2020 - SEI! 7811839), (3º chamamento em agosto/2020 - SEI! 6302086), mas todos os resultados não lograram êxito.

2.17.8. A Superintendência do DNIT no estado de Roraima - SR/RR, apresentou as suas alegações por meio do Ofício nº 29.228/2020 (SEI! 7811888), ressaltou que possui, ainda, diversas demandas de monitoramento, fiscalização, acompanhamento, execução, preparação, coordenação, promoção, elaboração, levantamento que são de responsabilidade das Unidades Locais, as quais fazem parte da estrutura daquela Superintendência. Além de possuir diversas demandas de anteprojetos, onde a principal está na ligação, em pavimento asfáltico, entre o município de Bonfim e o de Normandia. Pode-se citar ainda as recomendações do MPF e MPE, relativas ao controle viário e dispositivos de sinalização/segurança/operação e ao controle de peso nas BR-432, BR-174, BR-401, BR-210 e outras. Atualmente, a malha rodoviária coberta pela SR/RR é de cerca de 1.549,5 km.

2.17.8.1. Esse cenário gera um **alto risco** para a Administração, pois existem muitos contratos, de expressivo valor financeiro, sob a gestão de poucos servidores que, apesar de estarem focados em proceder com fundamentos de ética e integridade nos seus atos, são passíveis de erros; num momento em que a demanda por serviços internos e também os prestados diretamente ao cidadão, só aumenta e impõe cada vez mais processos digitalizados.

2.17.9. Já a Superintendência do DNIT no estado do Pará - SR/PA, por meio do Despacho SRE-PA/COENGE-CAF-PA (SEI! 7811939), relata que é responsável por 5.019,4 km de malha rodoviária, informando que está com o quadro de engenheiros reduzidos, por muitos deles ocuparem cargos de chefia das unidades nas quais trabalham, não podendo atuar na fiscalização e obras, além da grande extensão de malha rodoviária.

2.17.9.1. Ressalta-se a realização do chamamento para movimentação para composição de força de trabalho, tendo em vista o disposto na Portaria/ME nº 282, de 24 de julho de 2020, e Instrução Normativa nº 95, de 30 de setembro de 2020, nas Superintendências Regionais nos Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, por meio do Edital nº 44, de 11/11/2020, havendo desistência de candidatos escolhidos antes da respectiva nomeação nos Estados do Amapá (SEI! 7260431), do Amazonas (SEI! 7225683), de Rondônia (SEI! 7419687) e do Pará (SEI! 7382759).

2.17.10. A Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DIR, que é a responsável por atuar estrategicamente em assuntos relacionados a essa temática, ao ser consultada sobre o importância das regiões para as entregas em uma visão macro, manifestou-se por meio do Ofício nº 33.346/2020 (SEI! 7812049), nos seguintes termos:

"(...) 4. Ainda, de acordo com o Sistema Nacional de Viação (versão SNV_202001A), a malha sob jurisdição federal somada destes Estados é de 14.309,8 km. Em consulta ao SIMDNIT, verifica-se a existência de 140 contratos vigentes de infraestrutura rodoviária (contabilizados apenas os contratos de manutenção, adequação e construção rodoviários afetos a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária) nos referidos Estados.

(...)

6. Observamos, em complemento, que as atribuições dos engenheiros lotados nas Superintendências não se limitam aos contratos de infraestrutura rodoviária, abrangendo inclusive acompanhamento e fiscalização de estudos e projetos diversos, controle da faixa de domínio, fiscalização e controle de peso e velocidade, planos de desapropriação e reassentamento, licenciamento ambiental, controle e emissão de medições de serviços, coordenar o desenvolvimento de levantamentos de campo, elaborar termos de referência, orçamento e atos preparatórios, revisões de projeto em fase de obra, atendimento de demandas externas de órgãos de controle, alterações de contratos diversas, comissões especiais para processos de apuração de responsabilidades, disciplinares, reconhecimento de dívidas, reequilíbrio econômico-financeiro de contratos, comissão de licitações tipo RDC e pregão eletrônico, gestão financeira de contratos, atendimento ao usuário externo, ouvidoria e assessoria a parlamentares, entre outras atribuições conferidas por força do cargo, de portarias de designações e outros atos normativos postulados pela autarquia, que se contabilizadas agravariam a razão resultante de Contratos por Engenheiro. Ainda, grande parcela dos engenheiros contabilizados possuem, em sobreposição às atividades de analista, nomeação e atribuições decorrentes de cargos de chefia, tais como Superintendente, Coordenador de Engenharia, Chefe do Serviço de Manutenção, Chefe do Serviço de Planejamento e Projetos, Chefe do Serviço de Construção, Chefe do Serviço de Desapropriação, Reassentamento e Meio Ambiente, Chefe do Serviço de Operações, Chefe do Serviço das Unidades Locais, entre outros, o que agravaria ainda mais a razão resultante de Contratos por Engenheiro.

(...)

9. O Tribunal de Contas da União apresenta orientações preconizadas em Acórdãos e Decisões sobre a fiscalização de contratos no que diz respeito ao tempo para dedicação à atividade fiscalizadora e os deslocamentos que esta atribuição incorre, as quais destacam-se a seguintes:

Necessidade de o Fiscal ter tempo hábil para fiscalizar. Determinação para que na designação do fiscal do contrato, encarregado do acompanhamento da execução do contrato, seja observada a necessidade de que tal profissional possua tempo hábil suficiente para o desempenho das funções a ele confiadas e suas demais atribuições, nos termos da art. 67 da Lei 8666/93. AC. 299/2007 – TCU – 1ª Câmara;

No ato de designação do supervisor/encarregado do acompanhamento da execução do contrato, certifique-se de que tal profissional possui tempo hábil suficiente para desempenho das funções a ele confiadas, ainda considerando os possíveis deslocamentos pelo território nacional que esta atribuição poderá lhe trazer, nos termos do art. 67 da Lei nº 8.666/93. **Acórdão nº. 2.831/2011 – TCU – Plenário;**

O Tribunal de Contas da União reitera o que vem recorrentemente afirmando sobre a necessidade de haver um programa continuado de capacitação do Servidor Público que assume as funções de fiscal de contratos. **AC 2449/2018 – TCU – Plenário.**

10. Ainda que exista no DNIT a contratação de empresas de supervisão/consultoria para assessoramento e apoio técnico no acompanhamento da execução de obras e serviços de infraestrutura de transportes nas rodovias federais com fulcro no Art. 67 da Lei nº. 8666/93, a contratação de terceiros tem a finalidade legal de assistir e subsidiar de informações o representante da Administração designado para a fiscalização da execução de determinado contrato, ou seja, trata-se de um contrato acessório e que não dispensa ou anula atuação da unidade fiscalizadora.

11. Uma extensão representativa comparada à reduzida equipe de profissionais habilitados para o acompanhamento de obras e fiscalização de contratos e convênios; operação e engenharia de tráfego, com vistas na construção, restauração, manutenção e operação da infraestrutura de transportes federal rodoviária vai de encontro ao previsto no item 5.6.6 do Manual de Gestão, Acompanhamento e Fiscalização de contratos administrativos. Nesse item orienta-se que na designação dos fiscais, o gestor considere fatores como quantidade de contratos, complexidade e distância até a obra, conforme in verbis:

Número de contratos sob a responsabilidade do fiscal da Unidade Gestora;

Grau de complexidade da obra, objeto da fiscalização;

Extensão total da obra a ser fiscalizada no âmbito do contrato;

Distância das instalações físicas da UG até o ponto médio do objeto contratual.

12. Ainda, salientamos a existência de metas estabelecidas, tanto as metas estabelecidas para cada exercício pela Diretoria da Autarquia quanto as metas constantes do PPA 2020-2023, as quais podem ser comprometidas caso permaneça a citada situação de carência de profissionais ligados à carreira de analistas de infraestrutura de transportes/engenharia civil (AIT)." (grifo nosso)

2.17.10.1. Observa-se, então, com o parecer da DIR, a necessidade estratégica da contratação de profissionais com formação em engenharia civil para que o DNIT continue realizando suas entregas naquela região e gere valor público à sociedade, bem como para que sejam atendidas as recomendações dos órgãos de controle.

2.17.10.2. Ressalta-se o Plano de Providências da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária/DIR, inerentes às constatações consignadas no Relatório Final de Auditoria Interna/DNIT nº. O.A. 02/2021/AUDINT/DNIT, cujo objeto foi avaliar o Programa de Pesagem no âmbito do DNIT. Em cumprimento, foi realizado chamamento interno para preenchimento de 78 vagas, com vistas à composição/ampliação da força de trabalho das unidades responsáveis pela execução do Programa Nacional de Pesagem.

2.17.11. No que se refere às justificativas apresentadas pelas áreas do Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP, por meio dos documentos anexos: Despacho DNIT SEDE/DPP/CGMAB/CEPAM (SEI! 5143417); Despacho DNIT SEDE/DPP/CGMAB/CIAM (SEI! 5146808); OFÍCIO nº 24829/2020 (SEI! 5148369); OFÍCIO nº 25173/2020 (SEI! 5154158); OFÍCIO Nº 24962/2020 (SEI! 5150379) e Despacho DNIT SEDE/DPP/IPR (SEI! 5150737); apresentou as seguintes alegações, dispostas abaixo:

"Coordenação de Custos Referenciais (CCR/CGCIT) tem suas competências definidas no art. 27 do Regimento Interno, das quais destacamos: a revisão contínua das composições e dos manuais de custos do SICRO, a coordenação e divulgação das informações referentes aos índices de reajustamento de obras e serviços de infraestrutura de transportes, a revisão e publicação da estrutura dos custos médios gerenciais, o desenvolvimento de metodologias para parametrização de custos e estimativa de orçamentos e o desenvolvimento de estudos de custos referenciais de serviços de engenharia consultiva (supervisão, projetos, gerenciamento e consultoria). Atualmente, estão alocados na CCR 6 (seis) analistas em infraestrutura de transportes com formação em engenharia civil, incluindo-se o próprio coordenador, e 1 (um) com formação em biologia"

"Coordenação de Preços Novos (CPN/CGCIT) tem suas competências definidas no art. 25 do Regimento Interno, das quais destacamos: a análise de propostas de nova composições de custos a serem utilizadas em projetos, obras e serviços de engenharia, a elaboração de composições de custos específicas para determinados serviços de projetos e obras e a orientação aos agentes internos e externos quanto aos procedimentos necessários à aprovação de preços novos. Atualmente, estão alocados na CPN 4 (quatro) analistas em infraestrutura de transportes com formação em engenharia civil"

"Coordenação de Orçamentos de Infraestrutura (COI/CGCIT) tem suas competências definidas no art. 28 do Regimento Interno, das quais destacamos: a elaboração e atualização de orçamentos de anteprojetos e projetos de engenharia. Atualmente, estão alocados na COI 4 (quatro) analistas em infraestrutura de transportes com formação em engenharia civil, incluindo-se também, o próprio coordenador."

"a Coordenação de Avaliação de Viabilidade - COVIDE, que, dos 10 engenheiros que lá estavam lotados em 2015, hoje possui apenas 2. Com essa redução, a capacidade de análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA sob responsabilidade da COVIDE foi drasticamente comprometida. (...) Além das atividades contínuas desenvolvidas na Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos há necessidade de engenheiros para atuarem na fiscalização dos contratos já vigentes de Inspeção de Obras de Arte Especiais, Elaboração de EVTEAs, e dos em vias de serem celebrados: Caracterização Funcional de Rodovias, do Plano Nacional de Contagem de Tráfego - PNCT e Plano Nacional de Manutenção Rodoviária. Os mesmos profissionais são essenciais também para a análise de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA"

"Coordenação-Geral de Meio Ambiente (...) elaboração de Termos de Referência que subsidiarão as contratações de serviços e produtos necessários ao pleno andamento dos processos de licenciamento ambiental referentes aos empreendimentos deste DNIT; análise de Programas Ambientais, para análise quanto à otimização dos programas em andamento, por exemplo, nas rodovias BR-163/PA, BR-116/RS, BR-242/MT; análises de Componente Ambiental dos projetos de engenharia e de Planos e Programas ambientais aos empreendimentos então prioritários, podendo-se citar, a título de exemplo, com ações nas seguintes rodovias: BR-319/AM, BR-135/MA, BR-242/MT, BR-080/MT, BR-242/TO, dentre outras"

" Coordenação de Regularização e Informação Ambiental (CRIAM) destaca a necessidade (...) de pessoal para auxiliar nas demandas relativas à elaboração de Termos de Referência e demais documentos que subsidiam as contratações, tal demanda se justifica pela necessidade de contratação dos diversos estudos ambientais necessários ao licenciamento ambiental de empreendimentos de transportes, que devem ocorrer concomitantemente com as contratações de projetos de engenharia em andamento pela Coordenação-Geral de Desenvolvimento e Projetos, e também pela necessidade da contratação das Gestoras Ambientais, antes do início das obras."

2.17.11.1. Pelo exposto no item anterior, com base em todas as necessidades para a área de Planejamento e Pesquisa, a qual atua para o DNIT no suporte às 26 Superintendências Regionais, bem como nos demais assuntos correlatos à área, evidencia-se a necessidade de contratação de profissionais com formação em engenharia civil, com foco em projetos, para atender às demandas regimentais aprovadas pela Resolução nº 39, de 17/11/2020 e entregas à sociedade.

2.17.11.2. Nesse sentido, a Coordenação-Geral de Estudos e Projetos/CGDESP/DPP, por meio do OFÍCIO Nº 145431/2020/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE (SEI! 7032412), solicitou engenheiros civis para auxiliar nas análises de componentes ambientais de anteprojeto, projetos básicos e executivos, e de estudos de viabilidade técnico econômico e ambientais - EVTA de empreendimentos de infraestrutura de transportes, demonstrando a necessidade da adoção de medidas alternativas, que visem o equilíbrio do quantitativo atual de servidores ativos com as necessidades das unidades do DNIT em situação mais deficitária, particularmente em função das alterações advindas do novo Regimento Interno do DNIT, que decorreram dos novos desafios e missões delegadas ao DNIT, especialmente no que se refere a elaboração dos termos de referência para os novos empreendimentos, além da criação de uma nova Coordenação Setorial denominada como Coordenação de Projetos de Manutenção - COPMAN, de maneira que novas atividades foram designadas à CGDESP.

2.18. Outro ponto que merece destaque é o controle e a fiscalização do excesso de peso nas rodovias federais é imprescindível para os custos de manutenção das vias federais. O DNIT tem buscado ampliar sua atuação nesta área sendo inclusive interpelado judicialmente pelo Ministério Público Federal, para que exerça a fiscalização sob pena de multa diária, como podemos ver na matéria: <https://estradas.com.br/dnit-e-condenado-pelo-mpf-a-instalar-balanca-na-br-242-na-bahia/>. Ficando demonstrado que não é apenas uma questão de custo é uma obrigação legal de especial importância para a infraestrutura de transportes do país, conforme apontamento da AEDNIT.

2.18.1. Existem em operação no país, 63 (sessenta e três) Unidades Móveis Operacionais (UMOs). Para fiscalizar o excesso de peso em nossas rodovias, até 2022, espalhados pelo Brasil, 520 agentes da autoridade de trânsito, ativos nas rodovias federais sob responsabilidade da Autarquia. Os agentes que trabalham nas balanças, sejam elas móveis (UMOs) ou fixas, realizam suas atividades em regime de turnos de 12 horas com descanso de 36 horas, conforme estabelece a Portaria nº 3.698, de 27 de maio de 2019 do Diretor-geral do DNIT. Apenas para operar as 63 UMOs atuais, com um servidor por turno, são necessários 170 servidores dedicados exclusivamente a esta atividade, sem contar com os postos fixos de pesagem (Dados levantados pela AEDNIT). Demonstrando a necessidade de pessoal de nível técnico para exercer essas atividades e apoiar os analistas em infraestrutura em suas atribuições nas unidades centralizadas. O quadro de técnicos de suporte é muito pequeno no geral e ainda sofre com o constante deslocamento destes servidores para atividades das áreas não finalísticas da instituição, que de fato, também carecem de servidores.

2.19. Além destes, objetivo importante do MT é atuar sobre os diversos agentes e fatores que afetam a segurança nos transportes, por meio de ações que contribuam para reduzir acidentes, mortes, roubos e danos materiais, visando proteger a integridade dos usuários e de bens transportados.

2.20. Destaca-se, também no escopo da estratégia nacional de Infraestrutura, conforme o atual Ministro dos Transportes, "O DNIT é a principal casa da engenharia nacional. O nosso desafio é garantir que o Brasil tenha responsabilidade fiscal, mas que também garanta as condições para investir. Nós vamos assinar acordos de resultados, estabelecer metas, observar as melhores práticas e difundi-las. Vamos abrir caminhos, ligar pessoas e conectar o Brasil. (Fonte: *sítio do Ministério da Infraestrutura* - "<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2023/01/com-r-18-8-bilhoes-para-aplicar-na-infraestrutura-de-transportes-em-2023-brasil-recupera-capacidade-de-investimentos>")

2.21. Para a execução e desenvolvimento dos programas, bem como o atingimento dos objetivos, o DNIT é órgão estratégico e vital, tendo em vista suas competências e escopo de atuação.

2.22. Justifica-se a necessidade de contratação de pessoal para o DNIT, tendo em vista a obrigatoriedade no cumprimento das competências estabelecidas em lei, haja vista que a infraestrutura em transportes inadequada poderá representar dificuldades para o escoamento da produção, assim como aumento das indenizações a cargo do órgão por acidentes. Neste particular, hoje o DNIT possui 856 (oitocentos e cinquenta e seis) Beneficiários de Pensões Indenizatórias, decorrentes de Decisões Judiciais em razão de acidentes ocorridos em rodovias e ferrovias federais de responsabilidade do DNIT.

2.23. Fato esse que pode ser exemplificado como a informação constante no Boletim Administrativo Edição nº 029/DNIT, 11/2/2021, nos autos do processo judicial n 1000934-90.2020.4.01.3001, em trâmite na Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Cruzeiro do Sul-AC, no qual o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, poderá pagar a título de indenização o **valor de R\$ 1.592.392,00 (um milhão quinhentos e noventa e dois mil e trezentos e noventa e dois reais), em decorrência de acidente de trânsito na BR - 364.**

2.24. A Organização Mundial da Saúde estima que o custo dos acidentes de trânsito pode representar 3% do Produto Interno Bruto de alguns países. Os impactos negativos, no entanto, vão muito além do custo propriamente econômico, tendo em vista o sofrimento físico e psicológico das vítimas e seus familiares, a desestruturação econômica familiar e o afastamento do acidentado. Para a organização a infraestrutura viária insegura pode ter um impacto importante para a segurança. Idealmente, elas devem ser projetadas considerando a segurança de todos os usuários das vias. Isso significa garantir serviços adequados para pedestres, ciclistas e motociclistas. Medidas como calçadas, cicloviárias, pontos de passagem seguros e outras formas de ordenamento do trânsito são fundamentais para reduzir o risco de lesões. (<https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>)

2.25. Com o objetivo de fortalecer a capacidade institucional e a visando a melhoria das condições de funcionamento, que proporcionem melhor desempenho no exercício de suas competências institucionais, especialmente na execução dos programas do plano plurianual, o DNIT com a finalidade de dar continuidade nos contratos de obras e serviços de engenharia e assegurar as melhores condições de trafegabilidade e segurança aos usuários das rodovias, postula pelo atendimento ao pleito.

3. IMPLEMENTAÇÃO E CRONOGRAMA

3.1. A realização do concurso público dar-se-á conforme cronograma abaixo, podendo ser alterado a critério da Administração por questões de oportunidade e conveniência e/ou fatos supervenientes:

ETAPA	DATAS PREVISTAS
Preparação e Lançamento do Edital	Janeiro/2024 a Março/2024
Seleção	Abril/2024 a Junho/2024
Homologação	Julho/2024
Nomeação	Agosto/2024

4. IMPACTO EM POLÍTICAS PÚBLICAS

4.1. Dentro do planejamento estratégico, cabe destacar os objetivos que podem gerar vários resultados para a sociedade, como: promover a redução de pontos de acidentes recorrentes nas estradas federais, priorizar a conservação da malha viária por meio de programas de manutenção estruturados, priorizando a qualidade e a confiabilidade na entrega dos serviços e gestão eficiente de recursos.

4.2. O DNIT busca a satisfação dos usuários das vias de transporte por meio da elevação do nível de serviço, com a consequente contribuição a segurança dos cidadãos, assegurando que a sociedade tenha vias com qualidade mantidas conservadas e aptas para proporcionar eficiência e conforto no transporte de pessoas e mercadorias.

4.3. Como órgão gestor e executor, em sua esfera de atuação, o DNIT implementa as políticas públicas por meio da contratação de obras e serviços para manutenção, operação e ampliação da infraestrutura sob sua responsabilidade, sendo que em sua ação como gestor, o órgão desenvolve programas, projetos e ações que visam otimizar os recursos disponíveis, buscando sempre a inovação e o melhor aproveitamento do seu orçamento.

4.4. Além das justificativas apresentadas pelas superintendências (citadas no campo "Justificativa e Objetivo"), quanto às especificidades de cada um dos estados, cumpre ressaltar a importância da Autarquia para o desenvolvimento do país, levando-se em conta a malha rodoviária, ferroviária e aquaviária, responsável pelo escoamento da produção agrícola brasileira, com redução de custos.

4.5. Cabe destacar que a melhora na competitividade na infraestrutura logística nacional do país no cenário internacional, bem como nos índices de produtividade e redução dos custos logísticos, é potencializada por meio da oferta de infraestrutura de transportes integrada, moderna, segura e eficiente, um dos objetivos estratégicos do MT, órgão do Poder Executivo Federal responsável pela infraestrutura no Brasil.

4.6. Outro objetivo importante do MT é atuar sobre os diversos agentes e fatores que afetam a segurança nos transportes, por meio de ações que contribuam para reduzir acidentes, mortes, roubos e danos materiais, visando proteger a integridade dos usuários e de bens transportados.

4.7. Potencializando ainda as ações de infraestrutura, o MT está buscando viabilizar recursos para obras estratégicas no país por meio de emendas parlamentares. A estratégia já rendeu R\$ 56,1 milhões para implantação do trecho da BR-116/RS em Camaquã, que, somados aos recursos da pasta, possibilitou a retomada de mais 670 quilômetros de obras paradas por falta de verbas, obras em que estão previstas a revitalização, construção e segmentos críticos. Até o fim de 2022, havia mais de 100 empreendimentos em rodovias com ritmo lento ou completamente sem segmento. Além disso, os trabalhos puderam ser retomados a partir da PEC de transição e do recurso de R\$ 16,84 bilhões disponibilizados para o empreendimento neste ano.

4.8. A seguir serão apresentadas as políticas públicas que envolvem cada seguimento da Autarquia:

Modal Aquaviário:

Política Pública	Objetivo	Benefícios à população
Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4.	fornecer segurança nas operações de embarque e desembarque de passageiros e insumos como medicamentos, gêneros alimentícios, vestuários, entre outros aos municípios localizados às margens dos rios, que dependem exclusivamente do transporte hidroviário.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Assegura o embarque e desembarque, com segurança, de passageiros e cargas, independentemente dos regimes hídricos; 2. Gera empregos na construção, operação e manutenção das IP4 dentro da região; 3. Possibilita o fornecimento de alimentos, bens e serviços em geral; 4. Reduz as perdas da produção agrícola e do pescado ao disponibilizar fábrica de gelo, armazém de carga e agilizar o transporte; 5. Reduz os custos logísticos de transporte fluvial, para empresas de navegação e usuários ribeirinhos.

Fonte: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/instalacoes-portuarias-publicas-de-pequeno-porte-2013-ip4-e-atracadouros>

4.9. Nas regiões amazônicas o DNIT atua fortemente na infraestrutura de transporte hidroviário, com a implantação e manutenção das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4 bem como na sinalização e dragagem de hidrovias. Todos estes serviços prestados por terceiros, são fiscalizados por agentes públicos, conforme Art. 67 da Lei 8.666/93, o que exige a presença em quantidade suficiente, destes agentes públicos nestas localidades onde são prestados os serviços contratados.

Modal Ferroviário:

Política Pública	Objetivo	Benefício à População
Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas – PROSEFER	<p>Minimizar os conflitos decorrentes das operações ferroviárias com as passagens em nível rodoviárias, com as interferências com o tráfego urbano em cidades atravessadas pelas ferrovias e com a ocupação na faixa de domínio ferroviária;</p> <p>Identificar as obras prioritárias para inclusão nos Planos Plurianuais - PPA's;</p> <p>Organizar os resultados para ser um Instrumento de Gestão para os Governos;</p> <p>Suprir os órgãos de Governo das informações para o planejamento de ações e intervenções nos locais identificados.</p>	<p>“Índice de Priorização PROSEFER – IPP”, índice que classifica as propostas de intervenções para cada cruzamento ferroviário crítico. O IPP está sendo utilizado para priorizar as intervenções nos cruzamentos em nível críticos, como transposições, vedações e passarelas de pedestres, além de contornos e variantes ferroviárias, cabendo ao Ministério dos Transportes em ação conjunta com a ANTT, DNIT, Estados e Municípios, decidir sobre a realização desses investimentos, quando patente o interesse público.</p>

Fonte: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/ferrovias/prosefer>

Modal Rodoviário:

Política Pública	Objetivos	Benefício à População
BR Legal 2	proporcionar o aumento da segurança em toda a malha rodoviária federal, através da implantação e manutenção da sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança, promovendo uma maior fluidez do tráfego e desempenhando um papel fundamental em relação à prevenção de acidentes de trânsito.	importante medida de engenharia de baixo custo, tendo várias vantagens como a rapidez na elaboração e implantação de projetos, a redução imediata de acidentes, ótimos índices de custo/benefício, e a possibilidade de identificação de múltiplos locais que apresentem problemas semelhantes, o que resulta em economia de escala de projeto e de implantação.

Fonte: https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/programa-br-legal/manual_BRLEGAL.pdf

4.10. Além dos programas estratégicos desenvolvidos pelo DNIT, as obras avançaram pelo território nacional no ano de 2022/2023:

4.10.1. **BR-116/RS** - O Governo Federal investiu cerca de R\$ 1,5 milhão no acesso. No local foram executados serviços de drenagens, aterros, pavimentação com base de macadame e de brita graduada, Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) e implantação de sinalização. Recentemente em

abril, o DNIT também entregou um trecho de 15 quilômetros duplicados entre o km 402 e o km 417,4, no lote 5 da BR-116/RS, melhorando o tráfego especialmente nesse ponto da rodovia. Dos 211,2 quilômetros do empreendimento, já estão concluídos e em operação 163,2 quilômetros. Entre Guaíba e Pelotas transitam em média na BR-116/RS 3,8 mil caminhões de carga e mais de 2,2 mil veículos de passeio. (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-entrega-acesso-da-br-116-rs-em-camaqua>)

4.10.2. **BR- 135/MA** - A Autarquia liberou ao tráfego dia 11/5, mais 9 quilômetros das obras de duplicação da BR-135/MA (km 58 ao km 67), totalizando 16 quilômetros de trecho duplicado, entre as cidades de Bacabeira e Santa Rita (km 51 ao km 67), referentes ao lote Foram realizados serviços de drenagem, terraplenagem, pavimentação e sinalização. O investimento foi de aproximadamente R\$ 54 milhões. A BR-135/MA é a única via de acesso rodoviário à capital, São Luís. Além disso, é de importância estratégica para o Maranhão e para todo o país por permitir o escoamento da produção agrícola da região do MATOPIBA até o Porto de Itaqui. A conclusão deste empreendimento é primordial para o desenvolvimento socioeconômico do Estado. (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-libera-ao-trafego-9-quilometros-de-duplicacao-na-br-135-no-maranhao>)

4.10.3. **BR- 280/SC** - O projeto consiste em 73,88 quilômetros de obras de duplicação e recuperação/restauração do pavimento da pista existente ao longo dos municípios interceptados: São Francisco do Sul, Joinville, Araquari, Guaramirim, Schroeder e Jaraguá do Sul. Além das melhorias no asfalto e nas condições de fluxo do trânsito, o projeto prevê a implantação de dispositivos de segurança para usuários da rodovia e para a fauna existente na região. Essa é uma obra do Governo Federal, executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e segue a Licença Ambiental de Instalação nº 983/2013 emitida pelo IBAMA. A BR-280/SC apresenta grande relevância social e econômica para o estado por ser responsável por ligar o porto de São Francisco do Sul e a região do extremo norte catarinense à região noroeste do estado, onde estão situados os mais importantes polos industriais de Santa Catarina, com predominância da produção de metal-mecânico. As obras de duplicação e implantação da rodovia estão divididas em lotes. Os lotes 1, 2.1 e 2.2 estão em andamento. (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-280-sc>)

4.10.4. **BR- 319/AM/RO** - Tem como principal objetivo, assegurar as especificações ambientais dos projetos e dos processos de licenciamento, garantindo o pleno atendimento à necessidade de prevenção, mitigação e compensação de impactos ao meio ambiente, decorrentes das atividades de obras de manutenção, conservação, restauração e obras remanescentes de pavimentação na BR-319/AM/RO. Dentro do escopo, são previstos os serviços de gerenciamento ambiental, supervisão ambiental, execução de programas ambientais, elaboração de programa de gerenciamento de riscos, elaboração do plano de ação de emergência e consultoria. (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro>)

4.10.5. Neste ano, o MT deverá destacar para os setores rodoviário e ferroviário cerca de R\$ 1,7 bilhão para retomar e intensificar obras, preparar rodovias para o período de chuvas, garantir o escoamento da safra agrícola e diminuir o número de acidentes graves. O valor possibilitará a entrega de 861 quilômetros pavimentados, revitalizados e sinalizados até abril de 2023. Ainda haverá a construção e revitalização de 72 pontes e viadutos no mesmo período. As principais entregas estão incluídas em 12 rodovias que cortam o país. São elas: a BR-432/RR, BR-364/AC, BR-116/CE, BR-101/SE, BR-116/BA, BR-080/GO, BR-101/AL, BR-381/MG, BR-, 447/ES, BR-163/PR, BR-470/SC e BR-116/RS. (<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2023/01/plano-100-dias-ministerio-dos-transportes-rodovias-ferrovias>)

4.10.6. Em encontro, o ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou no último dia (30) que a prioridade do MT é retomar a capacidade de investimento em obras no modo rodoviário, que estavam em queda desde 2016. Ao abrir a primeira edição de 2023 do Fórum de Desempenho do DNIT, ele disse que o Governo Federal já trabalha na recomposição e incremento do orçamento do Departamento. Apontada pelo ministro como a principal casa da engenharia nacional, o DNIT sofreu uma queda considerável nos investimentos nos últimos sete anos. Com a suplementação de R\$ 2,7 bilhões de restos a pagar – valor liberado com a Emenda Constitucional do Bolsa Família – somada a Lei Orçamentária Anual (LOA 2023), o Ministério dos Transportes terá R\$ 18,8 bilhões, valor quase três vezes maior do que os cerca de R\$ 7 bilhões investidos em 2022 em rodovias, ferrovias, aeroportos e portos brasileiros. “Desde 2016 teve uma diminuição brutal para o DNIT e para o Ministério dos Transportes, que foi imposta pelo teto de gastos”, disse. (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/governo-federal-vai-retomar-capacidade-de-investimento-e-avancar-na-infraestrutura-rodoviaria>)

4.10.7. Destacou ainda que, a redução do orçamento levou a uma redução generalizada de investimento público, fazendo o Brasil ser o país que menos investe em infraestrutura em todas as áreas. Com isso, o Brasil passou a ser o país que menos investe no setor. Com a retomada dos investimentos na Autarquia, o ministro garantiu que no fim do ano as rodovias devem estar melhores, mas que para isso é necessário alinhar o trabalho da ponta - as superintendências com a diretoria do DNIT - e definir metas, melhorando ano a ano as rodovias a partir da garantia de aporte de recursos suficientes para isso. (<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/governo-federal-vai-retomar-capacidade-de-investimento-e-avancar-na-infraestrutura-rodoviaria>)

4.10.8. Além disso, a contratação de pessoal pelo concurso público poderá afetar diretamente no poder de arrecadação do DNIT. Dados relevantes e comprobatórios são os levantados pelo Sistema de Operações Rodoviárias - SIOR, uma solução computacional desenvolvida pela cooperação técnica entre o LabTrans/UFSC e Departamento Nacional de Transportes Terrestres – DNIT com objetivo de integrar processos e dados acerca do gerenciamento e monitoramento de atividades de operações rodoviárias na malha federal.

4.11. Por meio do SIOR, verificam-se os valores arrecadados ao DNIT pelo uso das faixas de domínio por terceiros. Em análise direta das informações da tabela abaixo, a arrecadação obtida pela Superintendência Regional no Estado de Sergipe, que possui pessoal suficiente para fiscalizar uma malha de 320 km, teve a maior arrecadação no ano de 2020. Ou seja, novas contratações permitirão melhor arrecadação, podendo atender com mais qualidade a população regional.

Total pago por Permissão de Uso da Faixa - pago em 2020

Superintendência	Valor Pago (R\$)
SRE-SE	R\$ 500.324,96
SRE-SC	R\$ 376.794,85
SRE-CE	R\$ 307.970,93
SRE-MG	R\$ 279.643,78
SRE-PE	R\$ 241.844,94
SRE-RJ	R\$ 177.141,02
SRE-RN	R\$ 146.113,27
SRE-AL	R\$ 140.121,41
SRE-RS	R\$ 70.758,69
SRE-DF/GO	R\$ 50.982,47
SRE-MT	R\$ 44.604,30
SRE-MS	R\$ 32.301,21
SRE-SP	R\$ 24.483,13
SRE-PR	R\$ 23.701,50
SRE-TO	R\$ 15.892,05
SRE-PB	R\$ 15.862,93
SRE-PI	R\$ 14.853,69
SRE-AM	R\$ 14.819,78
SRE-MA	R\$ 10.339,56
SRE-BA	R\$ 1.391,69
SRE-AC	R\$ 126,00
Total geral	R\$ 2.490.072,16

<https://www.labtrans.ufsc.br/sior-sistema-integrado-de-operacoes-rodoviarias/>

4.12. Toda essa breve análise das atividades e produtos que o DNIT entrega para a sociedade, visam demonstrar que as ações mais importantes para a efetiva implementação das políticas públicas e o cumprimento da missão institucional que cabe ao DNIT, dependem muito da alocação física de servidores nas

unidades descentralizadas. O trabalho remoto que está em fase de implementação no órgão não é capaz de absorver todas essas atividades e permitirá, sem dúvida alguma, um avanço, porém estará limitado à apenas uma parcela de todas as ações do DNIT.

4.13. Como observado, importância para o atingimento de metas do Governo Federal no que diz respeito ao tema da infraestrutura e conseqüentemente para outras áreas como o agronegócio, turismo, geração de emprego e renda, dentre outras.

5. IMPACTO ORÇAMENTÁRIO E FINANCEIRO

5.1.

Estimativa de impacto orçamentário visando a realização de Concurso Público para cargos efetivos no DNIT - EXERCÍCIO 2024															
Cargo	FUNPRES P		REMUNERAÇÃO*	QTDE CARGOS PROPOST	CARGOS VAGOS	SALDO DE VAGAS	Despesa Mensal			Despesa Mensal	Despesa Anualizada			Despesa Anualizada	Ar Alim
	ATÉ R\$ 7.507,49	EXCEDENTE					ATIVOS	FUNPRES P	CPSS		Ativos	FUNPRES P	CPSS		
ANALISTA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	7.507,49	5.305,17	12.812,66	221	221	0	2.831.598	99.658	365.014	3.296.270	36.810.772	1.295.549	4.745.184	42.851.505	1.7
TÉCNICO DE SUPORTE EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	6.141,36	-	6.141,36	1319	1.319	0	8.100.454	-	1.782.100	9.882.554	105.305.900	-	23.167.298	128.473.198	10.4
ANALISTA ADMINISTRATIVO	7.507,49	2.786,89	10.294,38	189	189	0	1.945.638	44.771	312.161	2.302.571	25.293.292	582.028	4.058.099	29.933.418	1.4
TÉCNICO ADMINISTRATIVO	5.402,71	-	5.402,71	29	29	0	156.679	-	34.469	191.148	2.036.822	-	448.101	2.484.922	22
TOTAL				1758						15.672.542				203.743.044	13.8

* Remuneração composta pelo Vencimento Básico acrescido de 80 pontos da Gratificação de Desempenho
 ** Despesa anualizada, considerando a efetivação a partir de janeiro de 2024 (despesa mensal x 12 meses + gratificação natalina, não cons em razão de não haver férias antes dos primeiros 12 meses de exercício)
 *** Já considerado o reajuste de 9% (nove por cento) concedidos aos servidores públicos federais, nos termos da Medida Provisória n° 1.170/2024

5.2

Estimativa de impacto orçamentário visando a realização de Concurso Público para cargos efetivos no DNIT - EXERCÍCIO 2025															
Cargo	FUNPRES P		REMUNERAÇÃO*	QTDE CARGOS PROPOST	CARGOS VAGOS	SALDO DE VAGAS	Despesa Mensal			Despesa Mensal	Despesa Anualizada			Despesa Anualizada	Ar Alim
	ATÉ R\$ 7.507,49	EXCEDENTE					ATIVOS	FUNPRES P	CPSS		Ativos	FUNPRES P	CPSS		
ANALISTA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	7.507,49	7.256,57	14.764,06	221	221	0	3.262.857	136.315	365.014	3.764.186	43.493.887	1.772.091	4.745.184	50.011.162	1.7
TÉCNICO DE SUPORTE EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	7.125,16	-	7.125,16	1319	1.319	0	9.398.086	-	2.067.579	11.465.665	125.276.487	-	26.878.526	152.155.013	10.4
ANALISTA ADMINISTRATIVO	7.507,49	4.299,09	11.806,58	189	189	0	2.231.444	69.065	312.161	2.612.670	29.745.143	897.843	4.058.099	34.701.086	1.4
TÉCNICO ADMINISTRATIVO	6.201,91	-	6.201,91	29	29	0	179.855	-	39.568	219.424	2.397.472	-	514.386	2.911.859	22
TOTAL				1758						18.061.945				239.779.119	13.8

* Remuneração composta pelo Vencimento Básico acrescido de 100 pontos da Gratificação de Desempenho
 ** Despesa anualizada, considerando a despesa mensal x 12 meses + gratificação natalina + 1/3 de férias.
 *** Já considerado o reajuste de 9% (nove por cento) concedidos aos servidores públicos federais, nos termos da Medida Provisória n° 1.170/2024

5.3

Estimativa de impacto orçamentário visando a realização de Concurso Público para cargos efetivos no DNIT - EXERCÍCIO 2026															
Cargo	FUNPRES P		REMUNERAÇÃO*	QTDE CARGOS PROPOST	CARGOS VAGOS	SALDO DE VAGAS	Despesa Mensal			Despesa Mensal	Despesa Anualizada			Despesa Anualizada	Ar Alim
	ATÉ R\$ 7.507,49	EXCEDENTE					ATIVOS	FUNPRES P	CPSS		Ativos	FUNPRES P	CPSS		
ANALISTA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	7.507,49	7.256,57	14.764,06	221	221	0	3.262.857	136.315	365.014	3.764.186	43.493.887	1.772.091	4.745.184	50.011.162	1.74
TÉCNICO DE SUPORTE EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	7.125,16	-	7.125,16	1319	1.319	0	9.398.086	-	2.067.579	11.465.665	125.276.487	-	26.878.526	152.155.013	10.4
ANALISTA ADMINISTRATIVO	7.507,49	4.299,09	11.806,58	189	189	0	2.231.444	69.065	312.161	2.612.670	29.745.143	897.843	4.058.099	34.701.086	1.49
TÉCNICO ADMINISTRATIVO	6.201,91	-	6.201,91	29	29	0	179.855	-	39.568	219.424	2.397.472	-	514.386	2.911.859	221
TOTAL				1758						18.061.945				239.779.119	13.8

* Remuneração composta pelo Vencimento Básico acrescido de 100 pontos da Gratificação de Desempenho
 ** Despesa anualizada, considerando a despesa mensal x 12 meses + gratificação natalina + 1/3 de férias.
 *** Já considerado o reajuste de 9% (nove por cento) concedidos aos servidores públicos federais, nos termos da Medida Provisória n° 1.170/2024

6. ANÁLISE

6.1. A seguir serão apresentadas as informações detalhadas retiradas do Plano de Desenvolvimento de Pessoas - 2023, elaborado pela Autarquia:

a) Há nos cursos a predominância de capacitações relacionadas com as competências organizacionais que buscam desenvolver conhecimentos e habilidades voltadas para o objeto desta Autarquia, conforme se depreende das necessidades identificadas, com seu respectivo indicador junto ao sistema e o tema geral correlato:

	Necessidade	O que NÃO SE SABE FAZER ou NÃO SER	Tema Geral
1.	Aperfeiçoar, Desenvolver e Aplicar Conhecimentos sobre Gestão de Patrimônio, Materiais e Arquivos.	Aperfeiçoar conhecimentos na área de patrimônio/contábil e aproveitamento adequado das habilidades dos servidores da área.	Produtividade
2.	Aperfeiçoar e Aplicar Orientações de Órgãos de Controle e Auditoria.	Tomada de Contas Especiais e aperfeiçoar a condução de auditoria baseada em riscos.	Auditoria
3.	Aperfeiçoar e Aplicar os Conhecimentos em Rede, Governo Eletrônico e Articulação Institucional.	Dialogar e interagir com instituições públicas e privadas de transportes para atrair mais investimentos.	Parcerias Público-Privadas
4.	Aplicar Conhecimentos em Integridade, Ética Pública, Ouvidoria, Corretivo e Processos Disciplinares.	Aprimorar a atuação em Processos Disciplinares; Melhorar o entendimento dos conceitos de Integridade Pública para minorar riscos para a integridade do DNIT.	Relações do Trabalho no Setor Público
5.	Aperfeiçoar, Desenvolver e Executar Projetos de Infraestrutura.	Operar softwares de modelagem paramétrica; Conhecimentos avançados em Engenharia de avaliação, Levantamento Hidrográfico, Geofísica; Estabilização de tabuletes e outros.	Experiência e Satisfação do Usuário
6.	Aperfeiçoar e Desenvolver Novos Conhecimentos Tecnológicos para Atuação Estratégica nos Diversos Modais.	Metodologia BIM; Conhecimento aprofundado de software de projeto de infraestrutura e tecnologias mais modernas.	Experiência e Satisfação do Usuário
7.	Operacionalizar os Sistemas Oficiais de Governo.	Operacionalizar os sistemas de governo: SIASG, SIAPE, SCDP, entre outros.	Experiência e Satisfação do Usuário
8.	Aperfeiçoar e Desenvolver conhecimentos no software de seleção de veículos para pesagem.	Entender e operacionalizar o software de seleção de veículos para pesagem.	Experiência e Satisfação do Usuário
9.	Aperfeiçoar, Desenvolver e Aplicar Conhecimentos em TI, Ações de Inovação e Use de Ferramentas Digitais.	Utilizar ferramentas tecnológicas para analisar e demonstrar os resultados, Power BI, Programação, implementar, gerir e aperfeiçoar a TI e a segurança.	Inovação
10.	Conhecer, Desenvolver e Aplicar Conhecimentos sobre Sustentabilidade, Meio Ambiente, Gestão de Resíduos, Agenda 2030, Análise do Ciclo de Vida e Logística Sustentável.	Planejar (realizar diagnóstico, escolha de indicadores, traçar metas e plano de ação), Inovar, pensar de forma sistêmica nas Licitações.	Inovação
11.	Aperfeiçoar e Desenvolver Conhecimentos sobre Gestão de Compras, Licitações, Logística e Fiscalização de Contratos.	Projetos básicos/TR e conhecer os fluxos de formalização, acompanhamento e fiscalização de contratos do DNIT.	Logística e Compras Públicas

12.	Conhecer e aplicar o Direito Administrativo, Direito Tributário e a Legislação do Serviço Público Federal Genérico/Análise.	Aplicar o Direito Administrativo, Direito Tributário e as demais Legislações do Serviço Público Federal	Modernização Desburocratização
13.	Aperfeiçoar, Desenvolver e Aplicar Conhecimentos sobre Gestão de Pessoas, Equipes, Conflitos e sistemas de apoio à análise de aposentadorias, pensões e abono de permanência no serviço público.	Gerir sistemas e módulos, folha de pagamento; atualizar as legislações de pessoal e obter conhecimentos Jurídicos sobre conflitos de interesses.	Técnicas, recursos e estrat. para desen. de pessoas
14.	Aperfeiçoar, Desenvolver e Aplicar conhecimentos em Gestão de Projetos, Processos e Riscos no Setor Público.	Análise de Riscos e aplicação de Métodos e ferramentas de gestão de projetos focando nos contratos de serviços do DNIT.	Estratégia, Projetos e Processos
15.	Desenvolver Lideranças e Potenciais Líderes na Administração Pública.	Preparar futuros líderes e aprimorar as competências de liderança para melhorar os resultados e a comunicação.	Estratégia, Projetos e Processos
16.	Desenvolver pesquisa em nível de pós-graduação stricto sensu - Mestrado - Doutorado - Pós-Doutorado nas áreas de Autarquia.	Conhecimento técnico a respeito do core business do DNIT e aprimorar os normativos internos frente à evolução da tecnologia do mercado.	Estratégia, Projetos e Processos
17.	Desenvolver o sentido de valorização profissional com promoção de ações motivacionais, de Qualidade de Vida no Trabalho e engajamento do servidor público.	Engajar o servidor público ao trabalho, promovendo bem-estar e satisfação no ambiente laboral.	Estratégia, Projetos e Processos
18.	Aperfeiçoar e desenvolver habilidade (habilitação) específica para operação de aeronave não tripulada (drone) para captura aérea de imagens e vídeos de obras e outros cenários do trabalho de campo do DNIT.	Operar aeronave não tripulada (drone) para captura aérea de imagens e vídeos de obras e outros cenários do trabalho de campo do DNIT.	Estratégia, Projetos e Processos
19.	Aperfeiçoar e Desenvolver Conhecimentos sobre Gestão de Finanças Públicas, Fundamentos e Prática de Planejamento, Orçamento e a Administração Financeira com Responsabilidade Fiscal e Eficiência do Gasto	Conhecer e entender os normativos e como aplicá-los nas diversas situações apresentadas, nas áreas de orçamento, finanças e contabilidade.	Orçamento e Finanças
20.	Aperfeiçoar a Comunicação Institucional, a Comunicação Efetiva, Comunicação em LIBRAS, Oralidade, Escrita Oficial e Relações Interpessoais.	Redigir de forma concisa e objetiva e melhorar o relacionamento interpessoal entre os servidores.	Comunicação Institucional
21.	Aplicar a Mediação de conflitos com comunidades afetadas por obras.	Mediar conflitos, atuar representando o DNIT em situações de conflitos com pessoas afetadas por obras.	Comunicação Institucional
22.	Iniciar e Desenvolver a fluência em idiomas estrangeiros para atendimento ao público.	Falar em idioma estrangeiro para atender a diversos públicos que necessitam dos serviços do DNIT.	Comunicação Institucional

a.1) A busca pela eficiência, eficácia e produtividade tem se tornado o grande objetivo nas instituições públicas, pois esses aspectos influenciam de forma direta tanto na qualidade dos serviços prestados quanto no desempenho e valorização de seus servidores. Nesse contexto, o DNIT, em consonância com a Política e as Diretrizes para o Desenvolvimento de Pessoas da Administração, estabelecida no Decreto nº 9.991, de 28 de agosto de 2019, alterado pelo Decreto nº 10.506, de 02 de outubro de 2020, iniciou, em 2015, a implementação do modelo de Gestão por Competências, ou seja, a gestão da capacitação orientada para o desenvolvimento do conjunto de conhecimentos, habilidades e atitudes necessárias ao desempenho das funções dos servidores, visando ao alcance dos objetivos estratégicos e da missão institucional. Desse modo, a autarquia implementa uma nova forma de desenvolver seu capital humano, que permitirá a todos os seus setores desenvolverem habilidades que possibilitem alcançar as competências necessárias para cada atuação estratégica, assim, propiciará um processo contínuo de desenvolvimento não somente a nível técnico, mas também gerencial, comportamental, relacional, metodológico e cognitivo. Nesse processo, como primeira etapa, realizou-se o mapeamento das competências, que identificou 22 competências necessárias à atuação do DNIT, segundo o mapeamento de competências realizado no ano de 2023 em alinhamento às estratégias do DNIT.

b) resultados pretendidos com a proposta: implementar a política de infraestrutura de transportes terrestres e aquaviários, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país, a cadeia de valor do órgão traz as funções estruturantes que representam o encadeamento lógico das atividades desempenhadas, desde o surgimento das demandas até a produção dos resultados esperados, unindo todos os componentes organizacionais que concorrem para o alcance dos objetivos pretendidos. (Figura 3).

Figura 3 - Mapa estratégico do DNIT



c) fundamentação específica da necessidade temporária de excepcional interesse público, com demonstração da insuficiência da força de trabalho atual para atender o volume do trabalho do órgão ou entidade: não se aplica, uma vez que a necessidade é para preenchimento de cargos vagos por servidores públicos efetivos, cujo quantitativo está previsto na Lei nº 11.171/2005, sendo que atualmente existem 3.360 cargos (2.400 criados na Lei nº 11.171/2005 + 960 cargos transformados), estando ocupados apenas 1.602, com déficit de 1.758 cargos a serem preenchidos por meio de concurso público, distribuídos conforme Demonstrativo de Lotação (SEI! 14578366).

ORGAO: 39252 - DEPARTAMENTO NAC. DE INFRAEST. DE TRANSP.
GRUPO: 461 - CARREIRA DNIT
CARGO: TODOS

CARGO	ESCOL	VAGOS	OCUPADOS	TOTAL
001 ANALISTA EM INFRA-ESTRUT DE TRANSPORTES	NS	221	708	929
002 ANALISTA ADMINISTRATIVO	NS	189	211	400
003 TEC SUPORTE INFRA-ESTRUT DE TRANSPORTES	NI	1.319	512	1.831
004 TECNICO ADMINISTRATIVO	NI	29	171	200
TOTAL DE VAGAS DO GRUPO DE CARGO 461		1.758	1.602	3.360
TOTAL DE VAGAS DO ORGAO NO GRUPO		1.758	1.602	3.360

PF1 AJUDA PF3 SAI

PF12 RETORNO

c.1) além dos citados Acórdãos do Tribunal de Contas da União, foram demonstrados nos itens 2.16 a 2.39 a insuficiência da força de trabalho atual para atender o volume do trabalho da Autarquia.

d) descrição detalhada do perfil dos candidatos que se pretende recrutar por meio de contratação temporária, descrição do processo de trabalho que cada um dos perfis citados irá desempenhar, quantitativo, remuneração e classificação das atividades, no caso de contratação para desempenho de atividades especializadas: a necessidade é para preenchimento de cargos vagos por servidores públicos efetivos, cujo quantitativo está previsto na Lei nº 11.171/2005.

CARGO	ESCOLARIDADE	ATRIBUIÇÕES
Analista em Infraestrutura de Transportes	NS	Atividades de planejamento, gerenciamento, pesquisas e estudos, elaboração de projetos, acompanhamento de obras e fiscalização de contratos e convênios, operação e engenharia de tráfego, com vistas na construção, restauração, manutenção e operação da infra-estrutura de transportes federal, rodoviária, ferroviária, portuária e hidroviária
Analista Administrativo	NS	Exercício de atividades administrativas e logísticas de nível superior relativas ao exercício das atribuições do DNIT, fazendo uso de todos os equipamentos e recursos disponíveis para a consecução dessas atividades
Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes	NI	Suporte e ao apoio técnico especializado às atividades de planejamento, gerenciamento, pesquisas e estudos, elaboração de projetos, acompanhamento de obras e fiscalização de contratos e convênios, operação e engenharia de tráfego, com vistas na construção, restauração, manutenção e operação da infra-estrutura de transportes federal, rodoviária, ferroviária, portuária e hidroviária
Técnico Administrativo	NI	

Exercício de atividades administrativas e logísticas de nível intermediário relativas ao exercício das atribuições do DNIT, fazendo uso de todos os equipamentos e recursos disponíveis para a consecução dessas atividades

d.1) Das remunerações -art. 71 da Medida Provisória nº 1.170/2023 - Vencimentos Básicos dos Cargos:

ANEXO CLVII

(Anexo II à Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005)

TABELA DE VENCIMENTO BÁSICO DOS CARGOS DAS CARREIRAS DO DNIT

a) Vencimento Básico dos Cargos da Carreira de Infraestrutura de Transportes:

Em R\$

CLASSE	PADRÃO	VENCIMENTO BÁSICO	
		EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023	
ESPECIAL	III		7.849,35
	II		7.620,51
	I		7.398,91
B	V		6.850,90
	IV		6.651,83
	III		6.458,27
	II		6.269,84
	I		6.087,58
A	V		5.636,17
	IV		5.471,96
	III		5.312,57
	II		5.157,69
	I		5.007,06

b) Vencimento Básico dos Cargos da Carreira de Suporte à Infraestrutura de Transportes:

Em R\$

CLASSE	PADRÃO	VENCIMENTO BÁSICO	
		EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023	
ESPECIAL	III		2.854,12
	II		2.798,07
	I		2.742,54
B	V		2.662,54
	IV		2.611,14
	III		2.559,87
	II		2.508,65
	I		2.460,16
A	V		2.412,19
	IV		2.341,04
	III		2.296,05
	II		2.251,34
	I		2.206,16

c) Vencimento Básico dos Cargos da Carreira de Analista Administrativo:

Em R\$

CLASSE	PADRÃO	VENCIMENTO BÁSICO	
		EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023	
ESPECIAL	III		7.610,87
	II		7.303,93
	I		7.009,81
B	V		6.431,12
	IV		6.172,07
	III		5.922,72
	II		5.684,09
	I		5.454,41
A	V		5.235,90
	IV		4.802,54
	III		4.609,68
	II		4.424,11
	I		4.245,58

d) Vencimento Básico dos Cargos da Carreira de Técnico Administrativo:

Em R\$

CLASSE	PADRÃO	VENCIMENTO BÁSICO	
		EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023	
ESPECIAL	III		3.774,58
	II		3.615,33
	I		3.463,56
B	V		3.251,08
	IV		3.114,60
	III		2.983,84
	II		2.857,30
	I		2.737,70
A	V		2.621,38
	IV		2.462,36
	III		2.357,42
	II		2.258,32
	I		2.205,91

ANEXO CLIX

(Anexo VII à Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005)

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

a) Valor do ponto da Gratificação de Desempenho de Atividade de Infraestrutura de Transportes - GDAIT
Tabela I - valor do ponto da GDAIT para os cargos de Analista em Infraestrutura de Transportes da Carreira de Infraestrutura de Transportes

Em RS		
CLASSE	PADRÃO	VALOR DO PONTO DA GDAIT EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023
ESPECIAL	III	124,92
	II	123,07
	I	121,26
B	V	116,62
	IV	114,86
	III	113,16
	II	111,51
	I	109,85
A	V	105,64
	IV	103,55
	III	101,51
	II	99,52
	I	97,57

Tabela II - valor do ponto da GDAIT para os cargos de Técnico de Suporte em Infraestrutura de Transportes da Carreira de Suporte à Infraestrutura de Transportes

Em RS		
CLASSE	PADRÃO	VALOR DO PONTO DA GDAIT EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023
ESPECIAL	III	69,40
	II	68,03
	I	66,69
B	V	64,14
	IV	62,87
	III	61,64
	II	60,43
	I	59,25
A	V	55,35
	IV	53,76
	III	52,19
	II	50,67
	I	49,19

c) Valor do ponto da Gratificação de Desempenho de Atividades Administrativas do DNIT - GDADNIT
Tabela I - valor do ponto da GDADNIT para os cargos de Analista Administrativo da Carreira de Analista Administrativo

Em RS		
CLASSE	PADRÃO	VALOR DO PONTO DA GDADNIT EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023
ESPECIAL	III	86,92
	II	86,03
	I	85,21
B	V	83,53
	IV	82,70
	III	81,88
	II	81,07
	I	80,27
A	V	78,68
	IV	77,90
	III	77,13
	II	76,37
	I	75,61

Tabela II - valor do ponto da GDADNIT para os cargos de Técnico-Administrativo da Carreira de Técnico Administrativo

Em RS		
CLASSE	PADRÃO	VALOR DO PONTO DA GDADNIT EFEITOS FINANCEIROS A PARTIR DE 1º DE MAIO DE 2023
ESPECIAL	III	50,14
	II	49,40
	I	48,68
B	V	46,87
	IV	46,11
	III	45,47
	II	44,74
	I	44,10
A	V	42,40
	IV	41,77
	III	41,15
	II	40,55
	I	39,96

e) justificativa detalhada de como o órgão ou entidade chegou no quantitativo da demanda de profissionais a serem contratados por tempo determinado: não se aplica, uma vez que a necessidade é para preenchimento de cargos vagos por servidores públicos efetivos, cujo quantitativo está previsto na Lei nº 11.171/2005.

f) descrição dos impactos da nova força de trabalho no desempenho das atividades do órgão ou entidade e distribuição do pessoal a ser contratado nas unidades/setores que compõem o órgão ou entidade: Com o objetivo de fortalecer a capacidade institucional e visando a melhoria das condições de funcionamento, que proporcionem melhor desempenho no exercício de suas competências institucionais, especialmente na execução dos programas do plano plurianual, o DNIT com a finalidade de dar continuidade nos contratos de obras e serviços de engenharia e assegurar as melhores condições de trafegabilidade e segurança aos usuários das rodovias. A distribuição ocorrerá de acordo com o trabalho de dimensionamento da força de trabalho elaborado pela Autarquia, com o detalhamento da lotação ideal para a Sede e as Superintendências.

g) demonstração de que os serviços que justificam a realização da contratação temporária não podem ser prestados por meio da execução indireta de que trata o Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018, e a Portaria nº 443 de, de 27 dezembro de 2018: não se aplica, uma vez que a necessidade é para preenchimento de cargos vagos por servidores públicos efetivos, cujo quantitativo está previsto na Lei nº 11.171/2005.

h) demonstração de que a solicitação ao órgão central do Sipec referente à movimentação para composição da força de trabalho de que trata o § 7º do art. 93 da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, foi inviável ou inócua: apesar da realização de diversos processos seletivos e chamamentos, bem como no âmbito nacional nos moldes da Portaria nº 282/2020, foi possível constatar o resultado frustrado nos editais abertos entre os anos de 2019 e 2022, totalizando 93 chamamentos e 34 processos seletivos. A movimentação de servidores ocorreu mais de forma interna (remanejamento de servidores dentro do próprio órgão, porém não de forma apropriada) do que externa (ocupação de cargos vagos por servidores de outros órgãos). Destaca-se a realização do Chamamento pelo Edital nº 44/2020, da região Norte (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima), em que os candidatos selecionados para os Estados do Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, desistiram de ocuparem os cargos vagos pelos motivos expostos nos documentos SEI! 7260431, SEI! 7225683, SEI! 7382759, SEI! 7419687 e SEI! 7685763.

i) minuta de contrato, a ser encaminhada como anexo, elaborada de acordo com normas previstas na Lei nº 8.745, de 1993, com descrição específica das atividades a serem desempenhadas pelos contratados de acordo com a área de atuação: não se aplica, uma vez que a necessidade é para preenchimento de cargos vagos por servidores públicos efetivos, cujo quantitativo está previsto na Lei nº 11.171/2005.

7. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

7.1. Por todo o exposto, sugere-se o envio do referido processo à Diretoria de Administração e Finanças para análise dos termos desta nota e, se de acordo, encaminhem-se os autos à Procuradoria Federal Especializada, para emissão de parecer jurídico quando aos termos legais do pedido para realização de concurso público, destinado ao provimento dos cargos atualmente vagos do Quadro de Pessoal do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, nos termos do inciso II do art. 37 da Constituição Federal, e com base no art. 4º do Decreto nº 9.739, de 28/03/2019, c/c o art. 14 da Instrução Normativa ME nº 2, de 27/08/2019, que a presente demanda deverá ser encaminhada a essa ao Ministério dos Transportes **impreterivelmente até o dia 26 de maio de 2023**, para que haja tempo hábil para tramitação e análise interna, até o devido envio ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) na data limite de 31 de maio de 2023 por meio do módulo Seleção de Pessoas do SIGEPE e do peticionamento dos respectivos Offícios no Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

À consideração superior.

ALESSANDRA DE PÁDUA BOATO
Chefe do Serviço Especializado de Captação e Avaliação de Pessoas

De acordo. Encaminhem-se os autos à Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas.

RAUL CAPP PALLOTTA
Coordenador de Desenvolvimento de Pessoas substituto

De acordo.

Encaminhem-se os autos à Diretoria de Administração e Finanças solicitando, para análise dos termos desta nota e, se de acordo, encaminhem-se os autos à Procuradoria Federal Especializada, para emissão de parecer jurídico quando aos termos legais do pedido para realização de concurso público, alertando que a presente demanda deverá ser encaminhada ao Ministério dos Transportes **impreterivelmente até o dia 26 de maio de 2023**.

DYOGO DA ROCHA CAPISTRANO
Coordenador-Geral de Gestão de Pessoas substituto

