



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 9.725, DE 2018 **(Do Sr. Marcelo Squassoni)**

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para alterar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação e acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 6.º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga, o maior valor de outorga e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.” (NR)

“Art 6.º.....

§ 7º Sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga serão assegurados, no mínimo, 50% do valor arrecadado para investimento em infraestrutura no porto de origem do procedimento licitatório”. (NR)

§ 8º Nos casos do § 7º, dos 50% arrecadados para infraestrutura no porto de origem, 10% desse valor serão destinados aos beneficiários do fundo de pensão Portus, destinado a atender exclusivamente os trabalhadores portuários.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Instituto de Seguridade Portus é uma entidade fechada, criada em 1979 pela extinta Portobrás, que na época era responsável pela administração dos portos brasileiros. O Portus foi criado com o objetivo de proporcionar aos trabalhadores portuários complemento aos benefícios previdenciários, seguindo modelo similar aos fundos de empresas estatais. Essa era uma demanda da própria classe, que não possuía entidade de previdência complementar.

Após a extinção da Portobrás, o Portus mergulhou em profunda crise financeira, iniciada em 1990, tendo sido alvo de intervenção federal em 2011, após sanção de Lei de Crédito Suplementar pelo Governo. O objetivo era auditar, para corrigir e sanear o Fundo, garantindo a preservação dos direitos dos usuários. Em 2015, o rombo no orçamento do fundo de pensão já superava os R\$ 300 milhões.

O colapso do Portus é fruto de falhas em sua administração, agravadas por dois significantes fatores: Por um lado, o aumento permanente de compromissos futuros com os aposentados e, por outro, a constante descapitalização pela diminuição da receita dos contribuintes ativos. Só em Santos, onde está o principal Porto do País, são 8 mil beneficiários.

Depois de firmar acordo com trabalhadores portuários, a União liberou, em 2011, por meio da extinta Secretaria de Portos (SEP), um aporte financeiro de seis parcelas de R\$ 20 milhões para manter o equilíbrio do fluxo de caixa e garantir os pagamentos. Um esforço fundamental para salvar os beneficiários do Portus do calote.

Antes disso, outro esforço já havia sido feito, em duas etapas, em 2008 e 2010, com o repasse de R\$ 250 milhões. Esse aporte financeiro, entretanto, deu apenas um fôlego.

Em suma, para garantir os pagamentos dos beneficiários do Portus, para os quais os trabalhadores contribuíram por décadas, são necessárias constantes intervenções e aportes financeiros por parte da União. Uma forma de atenuar ou até mesmo acabar com esses arremedos emergenciais e manter um mínimo de isonomia possível, destinando para esse fim recursos arrecadados com a própria atividade portuária, apresentamos este Projeto de Lei (PL), que prevê o repasse de 10% dos valores arrecadados em licitações de concessões e arrendamentos de novas instalações portuárias diretamente ao Portus, cujos beneficiários são trabalhadores portuários de todo o Brasil.

Nosso PL tem o objetivo de complementar outro PL, o de nº 4.311/2017, do deputado federal João Paulo Papa (PSDB-SP), que, por sua vez, determina que 50% do valor arrecadado com novas concessões e arrendamentos de instalações portuárias sejam revertidos em investimento em infraestrutura no porto de origem do procedimento licitatório. É a solução que propomos para garantir um direito de trabalhadores que contribuíram financeiramente uma vida inteira na esperança de ter uma aposentadoria mais confortável e estão prestes a ter esse direito frustrado.

Sala das Sessões, 7 de março de 2017.

Deputado Marcelo Squassoni
PRB/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES
PORTUÁRIAS

Seção I
**Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de
Instalação Portuária**

.....

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
