

# PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

(Da Sra Rosana Valle)

Permite o saque emergencial de valores do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, causada pelo Coronavírus (Covid-19).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei permite o saque emergencial de valores do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, de que trata a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, que dispõe sobre o FGTS e dá outras providências, em razão da pandemia causada pelo coronavírus Covid-19.

Art. 2º Sem prejuízo das situações de movimentação previstas no art. 20 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, fica disponível aos trabalhadores portuários avulsos regidos pela Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, e trabalhadores avulsos regidos pela Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009, titulares de conta vinculada do FGTS, até 30 de maio de 2020, o saque emergencial de recursos até o limite do teto dos benefícios pagos pelo Instituto Nacional de Seguro Social em 2020.

§1º Os saques de que trata o caput deste artigo serão efetuados conforme cronograma de atendimento, critérios e forma estabelecidos pela Caixa Econômica Federal e em regulamento editado pelo Poder Executivo.

§2º Para cumprimento do disposto no §1º deste artigo, deverão ser adotadas, preferencialmente, medidas que privilegiem o saque de forma eletrônica, e que evite a necessidade de que os titulares das contas vinculadas tenham que se deslocar a agências físicas ou outros estabelecimentos.

§3º Não poderá ser cobrada tarifa caso seja autorizada ou requerida a transferência dos valores para outra instituição financeira de titularidade do titular da conta vinculada do FGTS que não aquela citada no §1º.

Art. 3º O prazo para o saque emergencial de que trata o caput do art. 2º poderá ser prorrogado, por até 60 dias, por ato fundamentado do Poder Executivo.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



## JUSTIFICAÇÃO

Apesar de todo esforço que vem sendo empreendido pelo segmento portuário no enfrentamento à pandemia causada pelo coronavírus Covid-19, objetivando a manutenção da normalidade na atividade mediante a ininterrupção das operações nos portos brasileiros, os impactos negativos causados pela paulatina estagnação da cadeia produtiva se mostram cada vez mais flagrantes.

Ainda que louváveis e extremamente positivas no campo da saúde pública, as medidas restritivas adotadas pelos governos federal, estaduais e municipais seguem contribuindo desfavoravelmente com o cenário econômico do país, sobretudo em razão da momentânea descontinuidade que atinge os três pilares da chamada "composição clássica" da economia - setores primário, secundário e terciário - que envolvem o fornecimento de bens e serviços para consumo desde a extração da matéria prima e posterior produção.

Com efeito, são nefastas as consequências verificadas quase que cotidianamente nas ações da Bolsa de Valores, que segue acumulando perdas históricas junto com os demais mercados financeiros de toda a América Latina, cujos pregões operam pautados pela incerteza decorrente do crescimento vertiginoso da moléstia, responsável por ceifar a vida de mais de 70 mil pessoas desde seu aparecimento na cidade de Wuhan, na China.

Além disso, revisões nas projeções de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) já em franca desaceleração, acrescidas dos impactos na inflação decorrentes, sobretudo, da diminuição na produção de bens e serviços, escassez e consequente alta nos preços, fenômenos que antecedem o comprometimento de renda e endividamento das famílias, destacando, ainda, a instabilidade causada pelo Covid-19 no mercado de câmbio, são fatores determinantes para a retração econômica, à qual prenuncia uma preocupante recessão.

Nesse sentido, uma das maiores sequelas no cenário econômico já constatada em todo o mundo é o decréscimo exponencial das atividades que norteiam o comércio exterior realizado através do transporte marítimo o qual, apesar da pontual conjuntura, segue como a espinha dorsal das principais economias do planeta.

No Brasil, vale destacar, que a navegação marítima, a chamada "economia azul", rende aos cofres da União, em média, R\$ 2 trilhões por ano, o equivalente a 19% do PIB nacional. Saliento, ainda, a importância do segmento para a balança comercial brasileira, contribuindo aproximadamente com 95% da logística de todo o comércio exterior.

Todavia, diante da grande incerteza sobre a exata dimensão e extensão temporal não mais de uma ameaça, mas sim realidade chamada Covid-19, cujos reflexos já atingem significativa parcela da classe trabalhadora, com destaque para a portuária e retroportuária avulsa, a adoção de medidas de exceção por parte do Executivo, com aval do Legislativo, é mais que premente em face do inusitado cenário.

O cancelamento de diversas escalas de navios cargueiros, de longo curso e cabotagem, programados para os meses de março, abril e maio do presente exercício nos diversos portos do país, evidencia que os danos causados pelo



coronavírus na questão portuária já são superiores aos decorrentes da guerra comercial travada entre China e EUA antes do advento da temida doença.

Saliento que idênticos efeitos igualmente foram sentidos na navegação turística, cujas principais armadoras anunciaram a suspensão de dezenas de cruzeiros marítimos logo após a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarar a pandemia global em questão. De imediato, várias escalas de transatlânticos nos complexos portuários brasileiros foram canceladas.

Tal situação não difere no setor de commodities, de fundamental importância para a atividade portuária e para balança comercial brasileira, cujos preços no mercado mundial recuaram substancialmente após o advento do coronavírus - COVID-19. Segundo recente Nota Informativa emitida pelo Ministério da Economia, desde o primeiro óbito por COVID-19 registrado no continente asiático, os preços das commodities mais relevantes na pauta de exportação brasileira recuaram em 15%.

Adiante, claro está que os reflexos negativos derivados desses cancelamentos de escalas e consequente perda da movimentação de cargas e passageiros impactam significativamente no mercado de trabalho portuário e retroportuário, cuja retração na demanda de postos de serviços diretos e indiretos se acentua de maneira rápida, exigindo, por conseguinte, ações na exata proporção, como a que proponho através do presente PL.

Ao exposto, entre as muitas providências em curso na esfera do Executivo e em tramitação no âmbito desta casa legislativa, as quais objetivam minimizar os nefastos efeitos causados na classe trabalhadora e sociedade como um todo, entendo que a liberação do FGTS devido aos profissionais amparados pelos diplomas legais acima citados seguramente irá contribuir para atenuar as adversidades inerentes ao desalentador panorama e, sobremaneira, às que se antecipam em face da ausência de perspectivas otimistas.

Em tempo, observo que de acordo com o estabelecido pela Caixa Econômica Federal (Circular 05/90 - Código de Saque nº 06), o saque do FGTS somente é possível ao profissional avulso após a suspensão de suas atividades laborais pelo período igual ou superior a 90 dias.

Assim, confiante da importância que a medida terá em auxílio à classe trabalhadora portuária e retroportuária avulsa, solicito aos nobres pares apoio na aprovação do presente projeto de lei.

**Sala das Sessões, em            de            de 2020.**



**Deputada Rosana Valle  
PSB/SP**

