



EMENDA Nº - MP nº634, de 2013
(Aditiva)

Dê-se nova redação ao art. 7º da Medida Provisória nº 634, de 26 de dezembro de 2013, renumerando-se o atual art. 7º para art. 8º:

Art. 7º. O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar acrescido do seguinte *parágrafo único*:

“Art. 11.

.....

Parágrafo único - O disposto no *caput* se aplica à navegação de longo curso quando destinada ao transporte de asfalto importado”.
(NR)

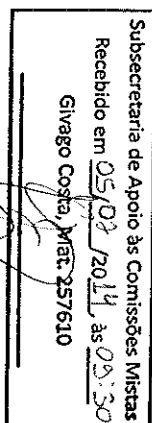
JUSTIFICATIVA

O percentual de rodovias pavimentadas no Brasil é baixo se comparado aos demais países do mundo.

Segundo o Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (AETT) 20091, dos 1,7 milhões de quilômetros de malha rodoviária brasileira, apenas 12,6% são pavimentadas.

Entretanto, o panorama do Setor Rodoviário Brasileiro nos últimos anos vem mudando, consequência do aumento dos investimentos públicos e privados. Neste contexto, a retomada do processo de planejamento da infraestrutura através do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) e, mais especificamente, do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) se consolidou como importante ferramenta para o avanço do setor. Os investimentos federais em infraestrutura rodoviária aumentaram significativamente nos últimos 5 anos (em média 14% ao ano), chegando a 9,3 bilhões em 2012.

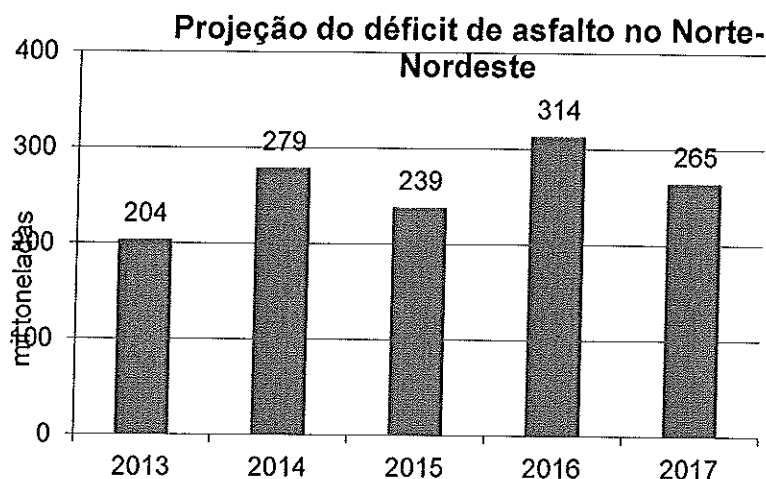
Esses investimentos crescentes impulsionaram positivamente a demanda nacional por ligantes asfálticos a partir de 2009, principalmente nas regiões Norte e Nordeste, cuja comercialização se dá em três refinarias





situadas na Bahia, no Ceará e no Amazonas. Em 2012, a demanda de asfalto nestas regiões representou 22% do total nacional.

Considerando que o crescimento da demanda no Norte e Nordeste ultrapassou a capacidade de produção local, evidenciou-se um déficit de oferta desde 2009. Em 2012, esse déficit foi de 181 mil toneladas. A expectativa é que alcance mais de 200 mil toneladas anuais nos próximos 5 anos, chegando a mais de 300 mil toneladas em 2016.



O atendimento da demanda de asfalto destas regiões é feito por um conjunto de alternativas de suprimento, que compreende:

- Produção própria nas refinarias do Ceará e Amazonas;
- Transferência de matéria-prima (produto intermediário) por via marítima do Rio de Janeiro para produção de asfalto na Bahia;
- Importações a granel por via marítima para Bahia e Ceará desde 2009;
- Transferência marítima (via cabotagem) do Rio de Janeiro para Bahia e Ceará desde 2011.

O País importou asfaltos por via marítima dos Estados Unidos, Europa e Ásia, com o objetivo de suprir o déficit regional das regiões Norte e Nordeste. Em 2012, 5% da demanda nacional foi atendida com importação. As importações se mostraram necessárias também em razão das longas distâncias e dos altos custos do transporte rodoviário a partir do Sudeste. Logisticamente, é mais eficaz importar o asfalto para o Norte e Nordeste do que transportá-lo de caminhão a partir do Rio de Janeiro ou de Minas Gerais, por exemplo, pois as distâncias são muito grandes. Levam-se praticamente seis dias de viagem, o que causaria uma queda muito grande



na eficiência de abastecimento, uma vez que os caminhões são retirados da frota regular e ficam mobilizados para viagens de longas distâncias.

No entanto, as alternativas atuais de suprimento das regiões deficitárias (importação e cabotagem a partir do Rio de Janeiro) apresentam enormes desvantagens, como a restrição da capacidade de produção no Sudeste disponível para cabotagem e o custo elevado, tanto de produção quanto de transporte (nas importações o frete é agravado em 25% do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM).

Considerando a importância estratégica e econômica do produto asfalto para o desenvolvimento destas regiões mais pobres do nosso País, que são acompanhadas quase sempre de investimentos em infraestrutura, é que proponho a redução dos custos de importação do produto asfalto, com a desoneração do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, hoje majorado em 25% sobre o frete nas navegações de longo curso que se destinem a portos localizados no Norte e Nordeste do Brasil.

Embora pequena, é uma ajuda essencial para que as obras do PAC, por exemplo, não sofram o risco de descontinuidade devido a uma possível escassez do produto nas áreas de abrangência da SUDAM e SUDENE.

Sala da Comissão, em 05 de fevereiro de 2014.



Senador VALDIR RAUPP
PMDB/RO