



CURSO TÉCNICO EM
LOGÍSTA



PROFESSOR (A):

**IÚNA
CARMO**



CONTEÚDO:

**AULA 03 - TRANSPORTE
LOGÍSTICO- continuação**



DATA:

29.09.2020



Aula 3 – TRANSPORTE LOGÍSTICO

29-09-2020

- Continuação do item 3.6 Portos Secos
- Informações adicionais sobre Transporte Logístico no Estado do Piauí

ATIVIDADE COMPLEMENTAR



Existem 63 portos secos no Brasil, localizados em áreas estratégicas

- Também conhecidos como Estação Aduaneira Interior (EADI), é um depósito alfandegado localizado em uma zona secundária, ou seja, fora de um porto organizado.
- Normalmente, esses portos estão em uma cidade do interior, em uma região com grande volume de produtos a serem comercializados, tanto para importação de mercadorias como exportação.
- Em suma, são armazéns alfandegados de uso público. Eles são utilizados para movimentação, armazenagem e despacho de mercadorias e bagagens em regime de importação e/ou exportação, até o seu efetivo desembaraço pelos órgãos anuentes.

[https://www.remessaonline.com.br/blog/veja- onde- ficam-os-portos-secos-no-brasil/](https://www.remessaonline.com.br/blog/veja-onde- ficam-os-portos-secos-no-brasil/)



Onde ficam os portos secos no Brasil?

35 unidades, divididas em 14 estados, são eles: Mato Grosso do Sul, Goiânia, Mato Grosso, Amapá, Amazonas, Bahia, Pará, Pernambuco, Minas gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul;

27 unidades no estado de São Paulo, nos seguintes municípios: Barueri, Guarulhos, São Bernardo do Campo, São Paulo, Bauru, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, São Sebastião, Sorocaba, Taubaté, São Carlos, Campinas, Franca, Guarujá, Jacareí, Santo André, Santos e Suzano;

1 unidade no Distrito Federal.

[https://www.remessaonline.com.br/blog/veja- onde- ficam-os-portos-secos-no-brasil/](https://www.remessaonline.com.br/blog/veja-onde- ficam-os-portos-secos-no-brasil/)



Onde ficam os portos secos no Brasil?

35 unidades, divididas em 14 estados, são eles: Mato Grosso do Sul, Goiânia, Mato Grosso, Amapá, Amazonas, Bahia, Pará, Pernambuco, Minas gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul;

27 unidades no estado de São Paulo, nos seguintes municípios: Barueri, Guarulhos, São Bernardo do Campo, São Paulo, Bauru, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, São Sebastião, Sorocaba, Taubaté, São Carlos, Campinas, Franca, Guarujá, Jacareí, Santo André, Santos e Suzano;

1 unidade no Distrito Federal.

[https://www.remessaonline.com.br/blog/veja- onde- ficam-os-portos-secos-no-brasil/](https://www.remessaonline.com.br/blog/veja-onde- ficam-os-portos-secos-no-brasil/)



3.6 Portos Secos

- ⇒ ***Terminais de Contêineres de Uso Público:*** São empresas arrendatárias de Terminais Portuários de Uso Público, por meio de licitação pública, em que celebraram contratos de arrendamento com as autoridades portuárias e são especializadas na movimentação nos portos nacionais.
- Os terminais prestam serviços portuários, proporcionando principalmente aos seus usuários (armadores, exportadores e importadores), agilidade nos embarques e redução dos custos.



INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- Transporte Logístico no Estado do Piauí -



INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA DO ESTADO DO PIAUÍ: SITUAÇÃO ATUAL E ALTERNATIVAS PARA MELHORAR O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DO ESTADO

JOSE ALBERTO ALENCAR LUZ (UNIP)

josealberto@socimol.com.br

Joao Gilberto Mendes dos Reis (UNIP)

betomendesreis@msn.com

Helcio Raymundo (UNIP)

helcioru@uol.com.br

ANTONIO GOMES SALES FILHO (UNIP)

SALESF@GMAIL.COM





- O segmento de transporte realiza um papel de destaque, uma vez que é responsável por promover o encurtamento das distâncias entre as regiões e o aumento do acesso a bens e serviços para população, reduzindo custos de transferências das mercadorias necessárias ao sistema produtivo.
- O desempenho do setor de transportes se propaga claramente para o resto da economia nacional, influenciando diretamente a competitividade dos demais setores.
- O estado do Piauí tem seu foco produtivo em cadeias agroindustriais como Caju, Soja, Carnaúba, Algodão, entre outros. Em matéria de exportação os maiores destaques são a Soja com 64,59%, seguida da cera de Carnaúba com 20,82%, Algodão 4,73%, produtos Químicos 2,64%, Couros 2,05% e Mel 2,00% (CENTRO DE PESQUISAS ECONOMICAS E SOCIAIS DO PIAUÍ - CEPRO, 2012).



Tabela 1 – Participação das atividades econômicas do Piauí

Atividade/ano	2006	2007	2008	2009	2010
Agropecuária	9,51%	8,22%	10,9%	10,16%	6,2%
Indústria	12,79%	16,94%	16,19%	16,98%	18,47%
Serviços	77,71%	77,84%	72,91%	72,86%	75,33%

Fonte – CEPRO (2012)

Diante desse cenário, o presente artigo discutiu situação da infraestrutura logística no Estado do Piauí, buscando apresentar os principais problemas enfrentados, com o objetivo de explorar os mais relevantes entraves. Para isso, faz uma revisão bibliográfica nos documentos dos principais agentes atuantes no Estado.

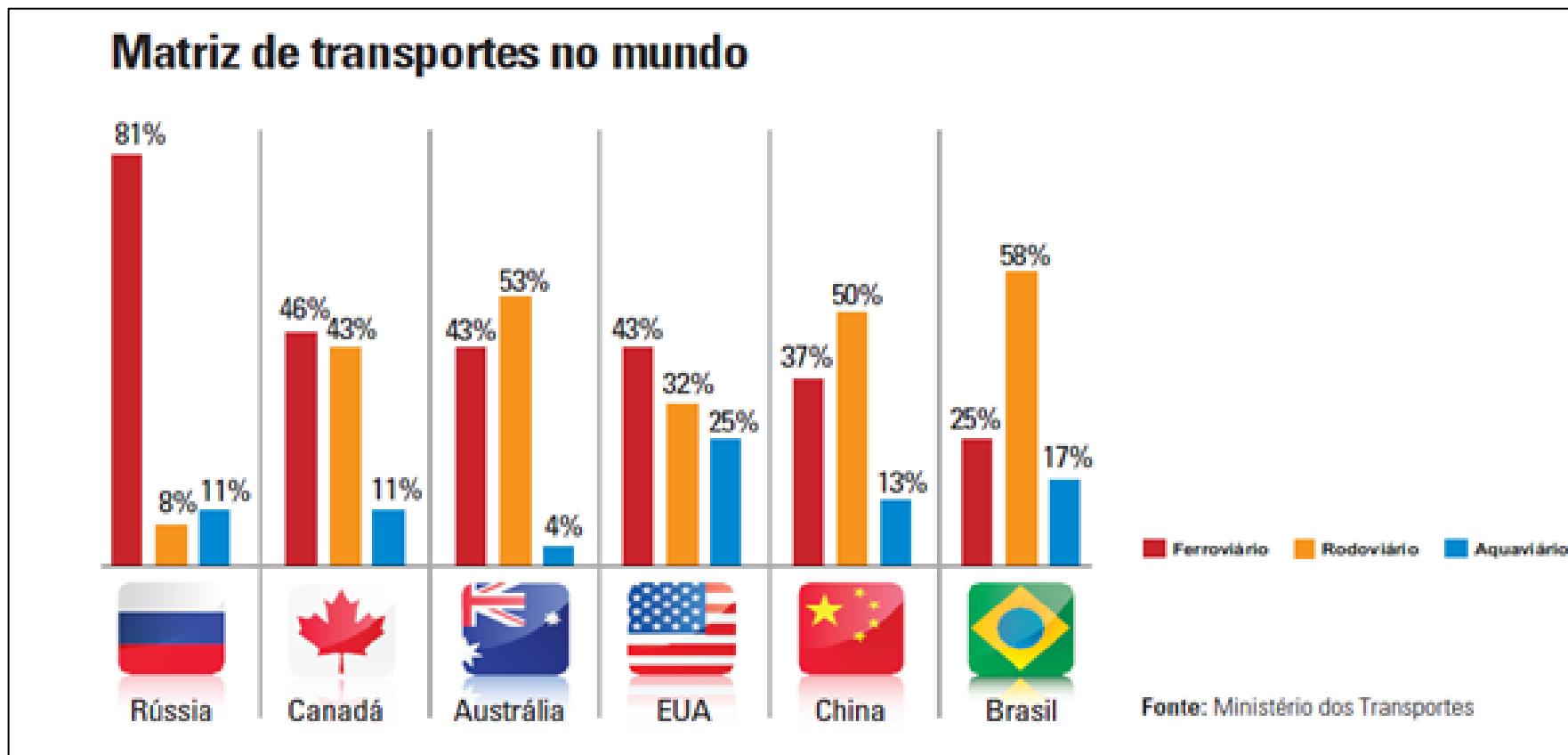


A importância do transporte na infraestrutura

- Na origem dos problemas estruturais estão as questões:
 - de priorização de investimentos governamentais
 - Regulação
 - fiscalização e custo de capital, que levaram o país à dependência exagerada do modal rodoviário e, como consequência, a baixos índices de produtividade, ao elevado nível de insegurança nas estradas, à baixa eficiência energética e a altos níveis de poluição ambiental.



- Percebe-se que a trajetória de rápido crescimento das atividades de transportes não foi acompanhada pelos investimentos necessários à manutenção e à expansão da infraestrutura correspondente.
- Pelo contrário, o que se observou foi uma redução dos investimentos como percentual do PIB. Entre 1975 e 2002, os investimentos em infraestrutura de transporte caíram de um patamar de 1,8% do PIB para 0,29% (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT, 2014).



Matriz de transportes no Mundo
Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2014)



A metodologia do trabalho

- Na origem dos problemas estruturais estão as questões:
 - de priorização de investimentos governamentais
 - Regulação
 - fiscalização e custo de capital, que levaram o país à dependência exagerada do modal rodoviário e, como consequência, a baixos índices de produtividade, ao elevado nível de insegurança nas estradas, à baixa eficiência energética e a altos níveis de poluição ambiental.



- Pesquisa exploratória que visa entender a situação da infraestrutura de transporte no Estado do Piauí para propor melhorias na infraestrutura que possibilitem melhorar o estado atual e desenvolver alternativas de melhorias para as empresas que nele atuam. Para isso o trabalho foi dividido da seguinte forma:
 - a) Foi realizada uma pesquisa junto aos órgãos competentes para identificar a estrutura atual dos transportes rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário do Piauí. Levantou-se também os dados da economia de cada região do estado. Identificou-se os segmentos de atuação mais fortes da economia, com o intuito de atrelar à necessidade do modal.
 - b) Comparou-se as distâncias atuais de transporte e simulou-se o impacto na redução dessas distâncias caso o Porto de Luís Correia/PI estivesse ativo
 - c) Por fim, analisou-se os resultados, os projetos em andamento e quais hiatos devem ser preenchidos para amplificar o desenvolvimento do Estado.



Resultados obtidos

Potenciais econômicos do Piauí

- Apesar das opções de análises da infraestrutura serem bem abrangentes aos diversos segmentos da economia, este trabalho verificou a necessidade de disponibilidade de infraestrutura de transporte para as exportações dos produtos identificados na Tabela 3.



Tabela 3 - Faturamento e produtos exportados 2012

Produto	2012 Faturamento (US\$ 1,00)	%
Grãos de Soja	145.705.89 5	64,59
Ceras Vegetais	47.000.95 0	20,82
Mel	4.523.02 5	2,00
Algodão	10.684.43 8	4,73
Couros e Peles	4.641.03 7	2,05
Produtos Químicos	5.969.87 1	2,64
Milho em Grãos	3.200.82 6	1,41
Quartzitos	1.323.98 4	0,58
Pescados	1.710.16 8	0,75
Castanha de Caju	432.47 0	0,19
Outros	536.51 2	0,23
Total	225.729.176	100,00



Estruturas disponíveis de modais no Piauí

- O mapeamento da estrutura atual dos transportes no Piauí avalia a disponibilidade dos modais, as condições de conservação das vias e a capacidade de desenvolvimento, confrontado com os potenciais econômicos da região, e que podem gerar análises comparativas que avaliam a contribuição da infraestrutura para o desenvolvimento estrutural desta unidade Federativa.

Rodoviário: As rodovias que cortam ou nascem no estado do Piauí encontram-se em boas condições, segundo pesquisa CNT(2014). Nesta unidade da Federação não há nenhum trecho privatizado. De um total de 3.026 km de rodovias, 2.536 km é de responsabilidade da gestão Federal e 490 km, da ossada do governo estadual.



Estruturas disponíveis de modais no Piauí

Rodoviário:

- O estado possui grandes entroncamentos rodoviários como o da cidade de Picos-PI, segundo maior do Nordeste, das BRs, 407, 316 e 020, além de ser um trecho inicial da rodovia Transamazônica.
- Devido a sua posição Geográfica e a malha rodoviária, há acessos aos estados que se limitam geograficamente, nos casos do Maranhão, Ceará, Pernambuco, Bahia e Tocantins.



Estruturas disponíveis de modais no Piauí

Ferrovário: O estado possui um trecho ativo de apenas 220km, no entanto está em andamento a construção da nova Transnordestina, que é uma obra do PAC - Programa de aceleração do crescimento, com ultimo orçamento datado de 31 de outubro de 2014.

- O projeto ferroviário, conforme Figura 4, liga o Porto de Pecém, no Ceará, ao Porto de Suape, em Pernambuco, além do cerrado do Piauí, no município de Eliseu Martins, que implica num total de 1.728 km de extensão.



Estruturas disponíveis de modais no Piauí

Ferrovário: O estado possui um trecho ativo de apenas 220km, no entanto está em andamento a construção da nova Transnordestina, que é uma obra do PAC - Programa de aceleração do crescimento, com ultimo orçamento datado de 31 de outubro de 2014.

- O projeto ferroviário, conforme Figura 4, liga o Porto de Pecém, no Ceará, ao Porto de Suape, em Pernambuco, além do cerrado do Piauí, no município de Eliseu Martins, que implica num total de 1.728 km de extensão.



Mapa ferroviária transnordestina



Estruturas disponíveis de modais no Piauí

Hidroviário: único estado do Nordeste que a capital não está no Litoral e que não possui um porto. Existe um projeto do porto de Luís Correia que se iniciou em 1976 com recursos públicos, em meio às diversas interrupções a obra se arrasta até os dias atuais.

- O porto está na lista de 14 portos marítimos com recursos garantidos pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). Já a Secretaria de Portos, da Presidência da República, afirma que o projeto “está em vias de aprovação no PAC”. A obra continua sem prazo para conclusão.



- Em números absolutos, o Piauí é o menor PIB do Nordeste, de acordo com o CENTRO DE PESQUISAS ECONOMICAS E SOCIAIS DO PIAUÍ (CEPRO, 2012), portanto, é um estado que necessita urgentemente de um desenvolvimento econômico.
- A ausência de investimentos em logística torna-se um limitador para tal evolução. Segmentos como o do agronegócio da Região do Cerrado piauiense, o do cultivo de frutas nos platôs de Guadalupe-PI e Litorâneo, da cera de Carnaúba, poderiam estar mais próximos do terminal portuário de Luís Correia, desenvolvendo uma alternativa de menor distância, conseqüentemente, menor tempo e menor custo.



Aeroviário: O estado dispõe hoje de apenas dois aeroportos em operação de voos de carreira e de cargas, administrados pela INFRAERO, o da capital Teresina Senador Petrônio Portela e o de Parnaíba que fica no litoral do estado a 350 km capital, o aeroporto Prefeito João Silva Filho com a capacidade total de processar 2,5 milhões de passageiros por ano (INFRAERO, 2014).



Considerações Finais

- Se a relação entre a área em metros quadrados do território brasileiro com a disponibilidade dos modais pode ser considerada baixa, tomando por base outros países, a realidade do Piauí é bem pior.
- O índice encontrado no transporte rodoviário chega a ser a metade do cenário nacional. No transporte ferroviário menor ainda, quase cinco vezes menor. Por estes aspectos, a logística deste estado necessita de uma gama de investimentos para amplificar as possibilidades de negócios da região, tendo em vista que, sem infraestrutura a evolução e os investimentos das empresas tornam-se mais distantes.



Considerações Finais

- Apesar da Ferrovia Transnordestina colocar o estado em conexão com os portos de Suape - PE e Pécém-CE, o seu projeto exclui outras regiões com potenciais econômicos existentes como é o caso da capital Teresina, o norte do estado e principalmente a viabilidade de explorar o porto de Luís Correia, litoral do Estado.
- Um outro aspecto relevante é o estudo e implantação da navegabilidade do Rio Parnaíba, que além de apresentar boa capilaridade com os seus afluentes, o seu leito percorre por diversas regiões de potenciais econômicos do estado. Principalmente a que interliga o Cerrado Piauiense à capital Teresina e a foz do Rio, completamente inexplorado.



Considerações Finais

- A presença do porto de Luís Correia, dentre outras vantagens traria uma receita fiscal para o estado, estrutura governamental, encurtaria as distancias na maioria das exportações.
- O presente trabalho analisou a infraestrutura do Piauí no tocante a disponibilidade de transportes. No entanto, outros estudos mais aprofundados podem ser realizados envolvendo custos de fretes e de outros modais para ofertar melhores subsídios para pesquisadores da área.