



## **O DESENVOLVIMENTO DAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS NO BRASIL**

**Neimar Follmann (UFSC)**  
nfollmann@uol.com.br

**Douglas Hörner (UFSC)**  
douglasshorne@pop.com.br

*A concorrência mundial tem feito setores, como o têxtil, moveleiro e calçadista, por exemplo, perderem mercado para competidores, principalmente os asiáticos, capazes de oferecer melhores preços. As empresas européias, como forma de reagir a esse contexto, viram no uso de Plataformas Logísticas - PLs uma parcela da solução. Estas empresas viram que era necessário desenvolver vantagens competitivas onde o preço não fosse a principal forma de concorrer. As PLs, através do uso integrado de modais, agilidade na expedição de mercadorias, localização privilegiada, entre outros, tornaram possível a criação de valor perante o mercado. No Brasil o uso deste sistema logístico ainda não está sendo fortemente desenvolvido. Considerando-se o desenvolvimento de uma PL à partir do projeto, a Plataforma Logística Multimodal de Goiás é o único caso com possibilidade de se tornar uma realidade. O uso de PLs pode contribuir muito para as empresas brasileiras, apesar de serem necessários maiores estudos para identificação de características necessários para o uso em um país de extensões continentais.*

*Palavras-chaves: Plataformas Logísticas, integração, flexibilidade, vantagem competitiva*

## 1. Introdução

A partir da globalização econômica, é fato que inúmeros setores da economia viram a concorrência aumentar, disputando agora o mercado com organizações de regiões antes desconhecidas. Essa não é mais uma tendência, mas sim uma realidade. É essa integração da economia mundial que faz com que as empresas necessitem aperfeiçoar seus sistemas constantemente, entre eles o sistema logístico.

Alguns países da União Européia viram no uso de zonas delimitadas, que integram vários serviços ligados à logística, como uma solução para o aumento de sua competitividade frente ao mercado mundial. As Plataformas Logísticas - PL, como são conhecidas essas zonas delimitadas, trabalham como meio para contribuir na criação de um desempenho maior em custos e/ou em flexibilidade.

No Brasil, essa opção de desenvolvimento estrutural e conceitual encontra-se na fase inicial. É perceptível que empresas dos ramos têxtil, moveleiro e calçadista, por exemplo, necessitam aumentar sua flexibilidade, como forma de enfrentar a concorrência chinesa em outro campo que não seja o preço. A idéia da PL desenvolvida na Europa a partir dos anos 90 está, ainda, estagnada no Brasil.

O desenvolvimento conceitual diz respeito ao quanto difundida foi a idéia de PL no país. Atualmente apenas alguns poucos trabalhos abordaram o assunto, e são estes que servem de base para seu desenvolvimento. É necessário, portanto, que se amplie a visão frente à possibilidade do uso desse formato logístico, seja através de artigos, dissertações ou teses de doutorado.

Quanto ao desenvolvimento estrutural, é necessário que se desenvolva antes o conceito de PL, para então possibilitar a priorização de ações, como políticas de desenvolvimento regional e recuperação da estrutura de transporte pelo setor governamental, necessárias para a implementação bem sucedida das PLs. Desta forma, será tratado primeiramente o conceito e após as ações práticas implantadas por alguns países europeus, além do projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, que é o caso mais prático de uma PL no Brasil.

## 2 – Plataformas Logísticas

Plataforma Logística, de acordo com a Europlatforms (2007) é uma zona delimitada, no interior da qual se exercem, por diferentes operadores, todas as atividades relativas ao transporte, à logística e à distribuição de mercadorias, tanto para o trânsito nacional, como para o internacional. Estes operadores podem ser proprietários, arrendatários dos edifícios, equipamentos, instalações (armazéns, áreas de estocagem, oficinas) que estão construídos.

Uma plataforma deve ter um regime de livre concorrência para todas as empresas interessadas pelas atividades acima descritas e compreender serviços comuns para as pessoas e para os veículos dos usuários. É, obrigatoriamente, gerida por uma entidade única, pública ou privada, como também devem estar localizadas próximas de serviços públicos para que se realizem as operações. O conceito acima citado foi encontrado em outros trabalhos com a data de 1992, porém ainda hoje é este o conceito aplicado por esta entidade.

As plataformas logísticas podem ser um ótimo negócio, tanto para quem é usuário como para quem é investidor. O investidor torna-se parte de um elo fundamental para empresas industriais, de distribuição e de varejo, podendo cobrar pelo valor agregado que produz. Para quem usa, esse modelo logístico é capaz de proporcionar mais agilidade através de uma

completa gama de serviços realizados em um mesmo local, além da flexibilidade e menores custos. Além disso, é possível investir em uma estrutura própria dentro da própria plataforma, podendo assim utilizar toda a estrutura disponível, como fazem empresas como a Honda e BASF na Plataforma Logística de Barcelona (ZAL).

No caso das empresas acima citadas, a PL torna possível a descarga de matérias-primas direto do porto em seus depósitos, além de poder expedir seus produtos prontos numa agilidade muito maior. Serviços de nacionalização de mercadorias nestes locais funcionam de forma muito mais rápida, uma vez que evitam-se erros em documentação ou outras situações que acarretariam atrasos devido a falta de experiência dos profissionais contratados.

Socialmente, as plataformas podem contribuir através do desenvolvimento regional, criando empregos, prospectando mais empresas, além de desenvolver as empresas locais. Se analisado de forma mais ampla, como está acontecendo atualmente em Portugal, é possível que um sistema de várias plataformas contribuam para o desenvolvimento de um país inteiro.

O funcionamento de uma PL deve ser coordenado por uma entidade única, visando manter a harmonia e as condições de trabalho que propiciam as vantagens descritas neste trabalho. A área referente à PL, constante na figura 01, adaptado de Duarte (1999) é aquela que deve ser coordenada pela administração da Plataforma. Fornecedores e mercados são os agentes que influenciam diretamente o funcionamento de uma plataforma.

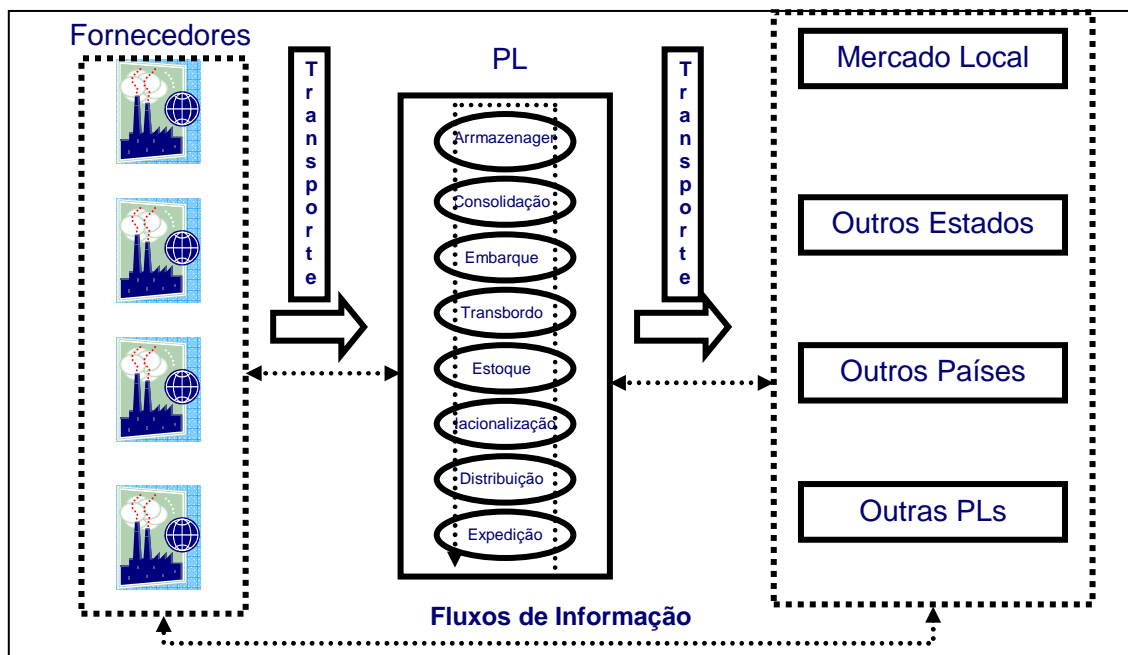


Figura 01 – Funcionamento de uma Plataforma Logística

O desenvolvimento de uma PL não é tarefa fácil. Conforme proposto por Duarte (2004), pode ser feito seguindo os 11 passos abaixo relacionados:

- Localização geográfica
- Definir suprimento (identificar quem são os fornecedores, localizar cada categoria, identificar as necessidades da rede logística).
- Determinar o transporte (interno, externo e modal).
- Definir armazenagem.
- Determinar as sub-zonas (3 citadas acima).

- Definir o transporte multimodal.
- Definir serviços logísticos.
- Definir serviços alfandegários.
- Definir sistema de informação.
- Determinar critérios de segurança.
- Definir a distribuição.
- Determinar critérios de proteção ambiental.

Como forma de melhor representar o desenvolvimento dessas plataformas, segue a figura 02, desenvolvida por (DUARTE, 1999).

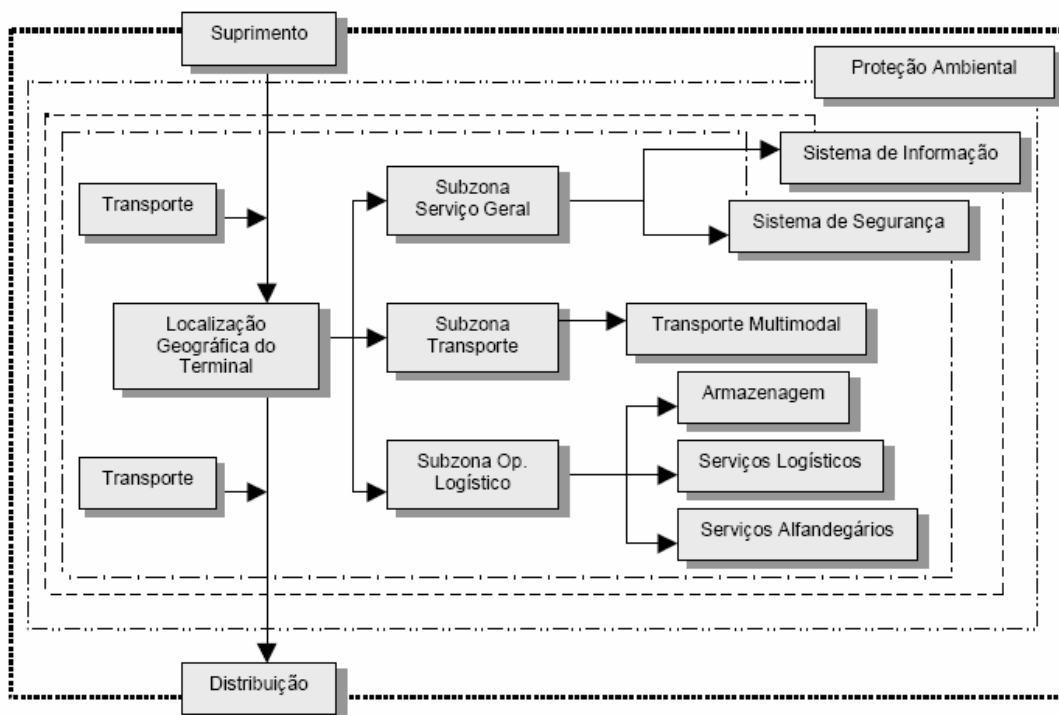


Figura 02 – Esquema metodológico da Plataforma Logística

A autora da proposta usou como base o conceito de Boudouin (1996), que conceitua Plataforma Logística como sendo o local onde se reúne tudo o que diz respeito à eficiência logística. E ainda que é composta por três sub-zonas:

- Sub-zona de serviços gerais: Destinada ao homem, à máquina e à empresa. Ao homem são destinadas áreas de recepção, hotéis, restaurantes. À máquina, áreas de estacionamento, abastecimento e manutenção. À empresa, áreas de serviços de alfândega, de administração e comunicação (informação).
- Sub-zona de transportes: agrupa as infra-estruturas ligadas aos grandes eixos de transportes. Sendo que uma PL com vocação internacional deve ser no mínimo bi-modal.
- Sub-zona destinada aos operadores privados: Terrenos e prédios.

É necessário destacar que os 11 passos propostos para o desenvolvimento de uma PL são assim colocados devido ao fator didático. Na prática, vários destes fatores irão ocorrer em conjunto, exigindo várias respostas simultâneas para que o projeto prossiga.

Assim, um projeto iniciaria com a definição da localização geográfica, que acontece com a identificação de quem você irá atender (quais clientes e quais fornecedores atendendo a estes clientes), além do modal de transporte que melhor se adapta às características do mercado. O próximo passo é a identificação das sub-zonas apresentadas por Boudouin (1996), ou seja sub-zona de Serviços Gerais, de Transportes e de Operadores Logísticos.

### 3. Modelos Europeus

Os países europeus, a partir da França, começaram a desenvolver no início da década de 90 suas PLs. Inicialmente com o objetivo de organizar o fluxo de veículos nas grandes cidades. O modelo adotado, entretanto, se mostrou bastante eficiente, transformando-se no que é hoje, plataformas continentais com enfoque no comércio mundial.

Portugal tem, em fase de implantação, o projeto Janela Única que visa implementar no país a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, para tornar o país uma espécie de plataforma logística, ou como eles citam em seu projeto, “Promover Portugal como Plataforma Atlântica da Europa. Através dessa plataforma o país quer tornar-se porta de entrada e saída para a União Européia, na costa atlântica. Conforme pode ser visualizado na Figura 03, 93% do território português estará interligado através de plataformas, sejam elas de caráter urbano, regional, nacional ou internacional.

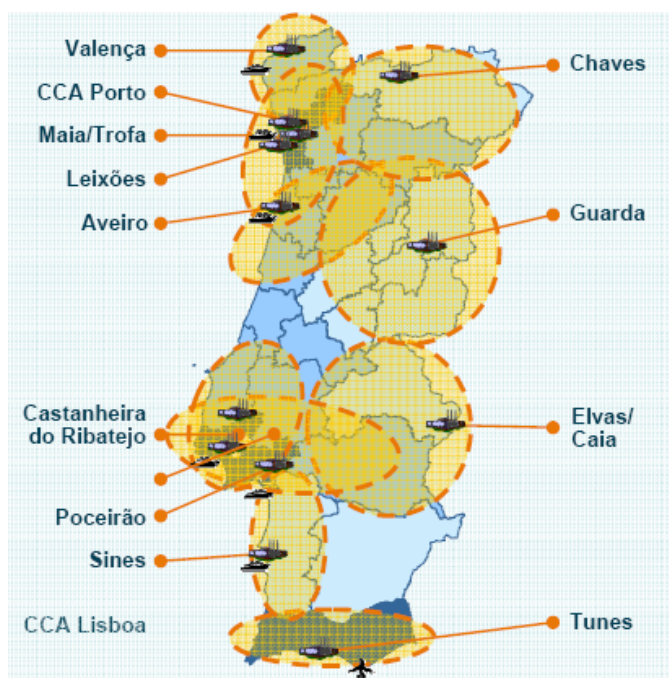


Figura 03 – Rede Nacional de Plataformas Logísticas

O objetivo é conseguir promover o país à principal porta de entrada da Europa na costa Atlântica. Com isso o MOPTC – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – espera atrair novos investimentos de empresas interessadas em aproveitar as vantagens logísticas oferecidas pelo país.

Nesta onda, já se instalaram em Portugal empresas como Volkswagen, Repsol YPF e Vodafone, entre outras. Contudo, é necessário que exista uma sinergia muito forte entre os vários setores da economia. É preciso que exista mão-de-obra qualificada, capaz de atender as necessidades empresariais, uma economia forte, a questão social bem resolvida.



É neste contexto que a Europa tem se lançado na concorrência contra mercados produtores de mercadorias de baixo custo. Espera-se conseguir concorrer com agilidade, flexibilidade e valor agregado. Não que não importe o preço, mas há situações em que é impossível baixar os custos no patamar de alguns países asiáticos.

Ao contrário do Brasil, onde o uso das Plataformas é ainda insignificativo, na Europa ela se encontra muito bem desenvolvida e utilizada por grande número de países, como é possível ver na Figura 04.

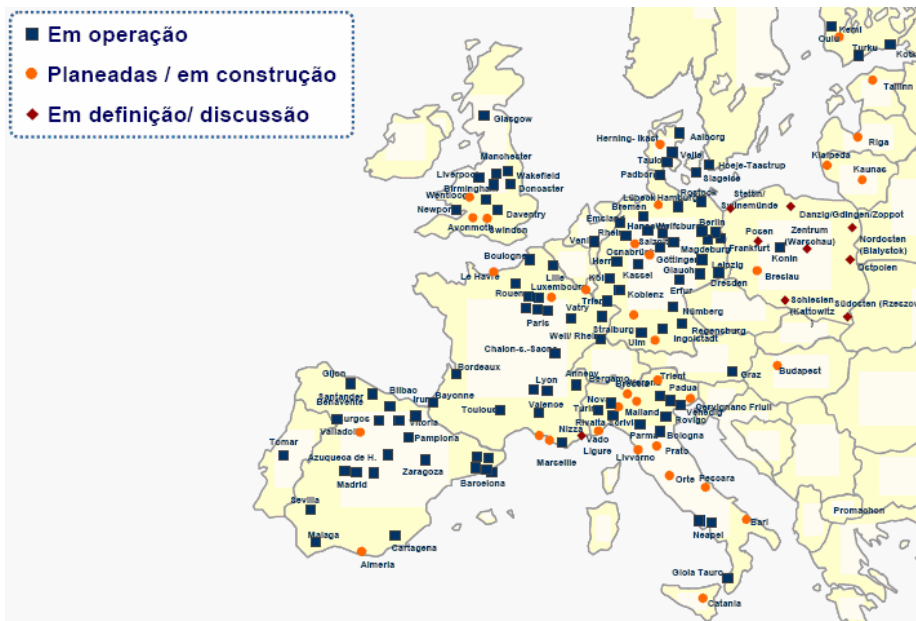


Figura 04 – Desenvolvimento das Plataformas Logísticas na Europa.

Segundo (MOPTC, 2006) o uso de PLs na Europa contribui para uma redução média de 12% em armazenagem, 10% em fracionamento e de 6 a 7% em *grupagem*. Já o aumento da produtividade média das operações de totais e intermodais de carga se dá em 15% e 93%.

“De acordo com estudos realizados em Espanha, as Plataformas Logísticas geram cerca de 30 a 40 empregos/há (MOTPC, 2006 *apud* A.C.T.E. – Asociación de Centros de Transporte de España). Além disso, as atividades logísticas na cidade de Lyon – França foram responsáveis pela criação de mais 400° vagas de empregos, MOTPC, 2006 *apud* France Tech.

#### 4. Plataformas Logísticas no Brasil

Em geral as tentativas brasileiras, em relação às PLs, foram de adaptação ou, pelo menos de identificação de alguns sistemas que já fossem parecidos com as européias. Como exemplo podem ser citados os casos do ETSP-CEAGESP, estudado por Romero, (2006), Portobello EADI, estudado por (DUARTE, 1999).

Alguns Estados brasileiros, através de suas equipes de governo, procuraram em seus mandatos desenvolver o modelo logístico das PLs, inclusive em parceria com a França, que foi o caso do Estado da Bahia. Além da Bahia, o Paraná também desenvolveu um projeto, mas que, provavelmente, por questões políticas/partidárias não conseguiu a implementação.

Destaca-se deste contexto a Plataforma Logística Multimodal de Goiás – PLMG, que desde 2004 tem avançado, estando, conforme dados pesquisados em seu sitio eletrônico. A PLMG está sendo construída na região de Anápolis – GO, onde possui localização privilegiada.

A pergunta que provavelmente viria à mente seria o porquê do atraso brasileiro. Não é só brasileiro, mas é provavelmente porque falta no Brasil um amadurecimento político, tanto por parte dos políticos, como por parte da sociedade empresarial. O político tornou-se, devido a fatos divulgados em praticamente todos os jornais, pouco confiável e isso acaba englobando os órgãos públicos a quem ele representa. O empresário, por outro lado, esperou por muitos anos que o governo agisse a seu favor, com concessões de “favores”. Atualmente, este cenário, ao que tudo indica, tem se modificado um pouco, está se agindo de forma pró-ativa. Mas de forma geral a sociedade brasileira está atrasada em relação à Europa.

No caso de PL é necessário que ocorram investimentos tanto públicos como privados. O Estado ou a União devem fazer parte dos investimentos pois existe um grande interesse social envolvido, o desenvolvimento das empresas e conseqüentemente a geração de empregos na região onde será instalado o empreendimento.

O governo de Goiás tem tido participação efetiva. Como garantia da determinação do Estado em viabilizar o empreendimento, o governo goiano constituiu, sob a denominação de Plataforma Logística de Goiás S.A., uma sociedade por ações pela Lei nº 14.754, de 22 de abril de 2004, na qualidade de acionista fundador, jurisdicionada à Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento, responsável, inicialmente, pela incorporação, implantação, administração, operação e exploração da Plataforma Logística Multimodal de Goiás (ADTP – Agência de Desenvolvimento Tietê Paraná, 2007)

A estrutura do empreendimento logístico de Goiás deverá contar com três modais interligados (rodoviário, ferroviário e aéreo), além da proximidade com a Hidrovia Tietê-Paraná, e a integração ao Porto Seco, que contribuirá com a agilidade na nacionalização das mercadorias importadas e na liberação dos produtos exportados.

Os idealizadores do projeto esperam oferecer aos usuários os seguintes benefícios:

- Competitividade - otimização do tráfego de cargas e redução dos custos operacionais
- Instalações físicas adequadas para atender cada perfil de usuário
- Infra-estrutura (logística e de telecomunicações) com capacidade para
- executar conexões telemáticas imediatas
- Zonas de manobra e vias de acesso amplas para a circulação de veículos.
- Flexibilidade - logística integrada para atender as exigências dos clientes finais
- Disponibilidade de três modais no local: rodovias, ferrovia e aeroporto, além da Hidrovia Tietê-Paraná
- Localização conjunta com empresas do setor de transporte e logística, o que permite a inter-relação de cargas e modais
- Proximidade dos principais pólos de consumo do Centro-Oeste e Sudeste, como Goiânia, Brasília e Triângulo Mineiro
- Confiabilidade - serviços diversificados e tecnologia da informação
- Agências bancárias, despachos aduaneiros, contratação de seguros
- Serviços de manutenção, limpeza e vigilância, em todas as instalações, com menor custo
- Disponibilidade de restaurante, posto de abastecimento, oficinas de reparos, hotel, acesso a internet.
- Mão-de-obra especializada

## **5. Considerações Finais.**

Não é possível afirmar ainda se o projeto da PLMG será bem sucedido, porém, pela forma como está sendo coordenado, é muito provável que nos próximos anos a Plataforma

localizada em Anápolis seja um caso de sucesso no Brasil e sirva de exemplo a outras regiões com grande destaque na produção e distribuição de bens.

É preciso encontrar formas de medir o desenvolvimento empresarial e social das empresas a partir do uso das plataformas. Pegando como base a larga expansão que está ocorrendo no uso das PLs na Europa, é compreensível que eles estejam alcançando seus objetivos.

É preciso que haja um trabalho visando a integração entre os modais. Pois, como foi visto anteriormente, o trabalho inter ou multimodal são necessários para que se crie a sinergia que se transforma em flexibilidade, menores custos, enfim, mais competitividade.

O Brasil com toda sua extensão litorânea tem condições de se tornar um grande centro logístico. É preciso aproveitar a proximidade que os estados do Norte possuem com os Estados Unidos e Europa. Além disso, as regiões Sul e Sudeste devem se fortalecer, para cada vez mais liderar o desenvolvimento no país.

É necessário que esteja claro que objetivos devem ser alcançados. Pode ser que o modelo europeu não seja o melhor para o Brasil, uma vez que as características geográficas são muito diferentes. Mas uma coisa está clara, é preciso melhorar os sistemas logísticos, pois é um dos meios que podem contribuir para a criação de valor de forma mais efetiva, devido ao impacto que ela gera em toda a cadeia de suprimentos.

As empresas brasileiras que agem globalmente já estão conscientes de seus desafios, é preciso somente que consigam criar uma aproximação maior com os governos para que então ocorra uma sinergia em busca do crescimento econômico. Entra aí o exemplo das Parcerias Público Privadas, que até o momento não aconteceram de fato. Seria uma ótima oportunidade para que ambos pudessem oferecer um crescimento à sociedade.

## Referências

**DUARTE, P. C.** *Desenvolvimento de um Mapa Estratégico para Apoiar a Implantação de uma Plataforma Logística*. Tese de Doutorado. 2004.

**DUARTE, P. C.** *Modelo para o Desenvolvimento de Plataforma Logística em um Terminal. Um estudo de caso na Estação Aduaneira do Interior – Itajaí-SC*. Dissertação Mestrado. 1999.

**EUROPLATFORMS E. E. I. G.** *European Association of Freight Villages*. Site: [www.freight-village.com/What%20a%20FV.html](http://www.freight-village.com/What%20a%20FV.html). Acessado em 04/05/2007.

**PLMG** – *Plataforma Logística Multimodal de Goiás*. Site: [www.plataformalogistica.go.gov.br](http://www.plataformalogistica.go.gov.br). Acessado em 04/05/2007.

**ROMERO, B.C.** *Análise da Localização de Plataformas Logísticas: Aplicação ao caso do ETSP – Entrepasto Terminal São Paulo – da CEAGESP*. Dissertação. 2006.