



Revista eletrônica de ciências sociais aplicadas.

ISSN: 1980-0193

ARTIGOS COMPLETOS/COMPLETS ARTICLES

## PLATAFORMAS LOGÍSTICAS BRASILEIRAS E INTERNACIONAIS: ENTRAVES E PERSPECTIVAS

*Claudia Tania Picinin*<sup>(1)</sup>

*João Luiz kovalesski*<sup>(2)</sup>

*Universidade Tecnológica federal do Paraná – UTFPR/PR*

*Bruno Pedroso*<sup>(3)</sup>

*Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP/SP*

### RESUMO

As plataformas logísticas possuem a finalidade de agregar valor e efetuar rápido despacho de mercadorias. Este artigo teve por objetivo apresentar noções gerais sobre as plataformas logísticas nacionais instaladas em diversas regiões brasileiras em relação às plataformas logísticas internacionais. Os dados coletados basearam-se na literatura e no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, sendo esta uma pesquisa de cunho teórico-empírico com análise qualitativa. Os resultados mostraram que o Brasil possui instaladas 60 unidades de portos secos – uma espécie de plataforma logística –, sendo que uma legislação rigorosa impede ou regula o setor, inviabilizando que este cenário seja ampliado significativamente. Na Europa, no caso das plataformas logísticas, a evolução logística ocorreu principalmente a dois fatores: empresa e território. Esses custos podem ser consideravelmente reduzidos com uma produção eficiente, além de ganhos de produtividade. Assim, infere-se que as empresas brasileiras encontram no setor de logística um despacho aduaneiro lento, sendo este um entrave na agilidade das atividades. Porém, uma perspectiva para esse problemas são as plataformas logísticas, que oferecem uma alternativa no desenvolvimento e desempenho dessas atividades.

**PALAVRAS-CHAVE:** Plataformas logísticas; Intermodalidade; Logística.

## BRAZILIAN AND INTERNATIONAL LOGISTICS PLATFORMS: HINDRANCES AND PERSPECTIVES

### ABSTRACT

The logistics platforms own the purpose of to aggregate value and to make fast goods dispatch. This paper objectifies to present notions on the national logistics platforms comparing with international logistics platforms. The collected data was based on literature and in the Ministry of Development, Industry and Foreign Trade<sup>1</sup> website, which is a

<sup>1</sup> Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

research of theoretical-empirical nature with qualitative analysis. We found that Brazil has 60 units of dry ports – a kind of logistics platforms –, being that a rigorous legislation blocks or regulates the sector, making unfeasible that this sector be significantly enlarged. In Europe, regarding the logistics platforms, the evolution logistics occurred mostly by two factors: company and territory. These costs can be considerably reduced with an efficient production, besides increasing the productivity. Thus, we found that logistics sector of Brazilian companies has a slow customs clearance, which is a barrier on the agility of activities. However, a perspective for these problems are the logistical platforms, that offer an alternative in the development and performance of those activities.

**KEY WORDS:** Logistics platforms; intermodality; logistics.

## 1 INTRODUÇÃO

A necessidade de administrar cada vez melhor os recursos disponíveis, como transporte, opções de modais de transportes disponíveis para a empresa, recursos financeiros, dentre outros, possibilitou-se a detecção de diversos atributos oferecidos pela logística, a fim de aprimorar cada vez mais os meios necessários para a execução de uma tarefa ou de um plano de ação dentro das organizações.

As plataformas logísticas são locais de concentração logística, em que se aplica o desenvolvimento da infraestrutura de um ou mais modais de transporte. Uma das consequências positivas das plataformas é a organização logística e principalmente o desenvolvimento econômico da região, ampliando o setor de trabalho. As atividades envolvidas são relacionadas à logística, transporte, distribuição e armazenagem de mercadorias.

Uma plataforma logística facilita algumas atividades das organizações, possibilitando que o trâmite de documentação, por exemplo, ocorra antes da chegada do navio no porto. Esta estrutura precisa ser implantada em uma região que apresente pré-requisitos logísticos favoráveis, tendo as formas de acesso, movimentação de cargas, armazenagem e localização facilitadas.

Nesta perspectiva, este artigo objetiva apresentar noções gerais sobre as plataformas logísticas nacionais instaladas em diversas regiões brasileiras em relação às plataformas logísticas internacionais. O estudo apresenta um levantamento eminentemente teórico em que são apontadas as regiões brasileiras que possuem plataforma logística instalada.

Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2008), mostram que existem no âmbito nacional, 60 Portos Secos, a maioria, concentrados na região Sudeste do Brasil, sendo 26 plataformas logísticas somente no Estado de São Paulo. Outras cinco em Minas Gerais, quatro no Espírito Santo e três no Rio de Janeiro. A região Sul, apresenta 14 unidades destes recintos alfandegados, contemplando assim, a segunda região com maior número de unidades implantadas. O Estado do Paraná apresenta cinco unidades instaladas.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 Plataformas Logísticas

Plataforma logística é um conceito dado a centros logísticos que operam agregando algum valor ao produto (DUBKE, 2006). Para Rosa (2005), plataforma logística é definida como a infraestrutura de transporte, onde são desenvolvidas atividades ligadas ao transporte, nacional e internacional, podendo ser utilizado conjuntamente por indústrias e por distribuidores, que dispõe de serviços complementares colocados à disposição das empresas de transporte, indústrias, armazenadores, distribuidores e agentes. Na plataforma logística pode ocorrer a consolidação e o intercâmbio modal de mercadorias, sendo que as mercadorias podem ser armazenadas ou submeter-se a processos de transformação e acabamento.

As plataformas logísticas estão representadas por uma zona delimitada, localizada no interior, que exercem por meio de operadores logísticos, atividades correlatas à logística (transporte e distribuição de mercadorias), em área nacional e internacional. Quanto aos responsáveis pela operação logística, esses podem ser proprietários, inquilinos ou utilizadores da estrutura física (armazéns, oficinas, locais administrativos e de comércio) que se encontram no interior da plataforma (DIAS, 2005).

Os terminais de cargas dos grandes centros encontravam-se desorganizados devido ao fluxo de materiais ocorrem de modo aleatório, sem padrão, assim, segundo Rodrigues (2004), o objetivo inicial das plataformas era diminuir o fluxo de

materiais distribuídos, a fim de evitar a desordem nos ambientes. Posteriormente, as plataformas buscam a disciplina do espaço na disposição das atividades, evitam o acúmulo de atividades na área urbana e empregam qualificação profissional disponível na região. Com as alterações, as plataformas concentrariam e agilizariam a distribuição, diminuindo os custos.

Segundo Dubke (2006), as plataformas logísticas são locais de concentração logística, onde se aplicam o desenvolvimento da infraestrutura de dois ou mais modais de transporte. Uma das consequências positivas das plataformas é a organização logística, e, principalmente, o desenvolvimento econômico da região, ampliando o setor de trabalho. As atividades envolvidas são relacionadas à logística, transporte, distribuição e armazenagem de mercadorias.

As plataformas oferecem vantagens como:

- Permite agrupar os pedidos para solicitar encomendas maiores, obtendo condições de barganha;
- Armazenagem do estoque da empresa, reduzindo o estoque próprio da organização;
- Concentração de pedidos e melhor seleção dos parceiros comerciais.

As plataformas logísticas também apresentam desvantagens: custos elevados para implantação, operadores logísticos, manutenção, entre outros.

Segundo Collin (1999), a organização logística de uma plataforma envolve investimentos de duas naturezas:

- a. Investimentos de natureza logística, com a finalidade de abarcar atividades relativas à valorização das mercadorias e integração com o mercado;
- b. Investimentos de natureza cinética, com a finalidade de circulação de mercadorias, agilizando o fluxo. Este está associado à localização da plataforma logística.

Algumas plataformas logísticas surgem por necessidade econômica da região, como forma de reação exigência do mercado em aumentar o nível de desempenho e adaptação à diversidade da demanda. A integração dos meios de transporte agiliza a circulação de informações adequadas à movimentação física de cargas, cada vez mais complexa.

De forma geral, as plataformas logísticas realizam suas atividades empregando em diversos modos de transporte, sendo aplicado o intercâmbio direto entre os meios de transporte.

As plataformas unimodais, são terminais ou centros rodoviários, centros de distribuição urbana, centros de transporte e parques de distribuição. Já as plataformas multimodais são representadas por zonas de atividades logísticas portuárias, portos secos e centros de carga e descarga. Dias (2005), faz a descrição de cada uma destas:

- As Zonas de Atividades Logísticas Portuárias (ZAL) são plataformas logísticas agregadas a portos e situadas junto a terminais marítimos de contêineres, permitindo a ampliação da forma de atuação portuária nos aspectos de área de influência e atratividade;
- Os centros ou terminais de carga aérea são estruturas especializadas no intercâmbio entre terra/ar no que tange a mercadorias. A prestação de serviços logísticos neste ambiente ocorre primeiramente com o tratamento de cargas gerais, e, posteriormente, são realizados serviços adicionais de despacho da carga;
- Portos secos (*dry ports*) são terminais multimodais situados no interior do país, ou zonas secundárias. Essas plataformas permitem a ligação entre o porto e a origem/destino. Podem ou não acoplar serviços aduaneiros em seu interior. Também são denominadas de Estação Aduaneira do Interior (EADI).

No continente Europeu, as plataformas logísticas são conectas a portos marítimos. De acordo com Dias (2005), as plataformas são responsáveis por diversas alterações na logística, tais como: a redução de 12% dos custos logísticos e aumento de 40% na produtividade.

Os dados obtidos são comparações entre empresas que realizam suas atividades através de plataformas logísticas e empresas que atuam de forma convencional.

## 2.2 Caracterização das plataformas logísticas na Europa <sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> A caracterização das plataformas logísticas na Europa está baseada em Boudoin (1996).  
Perspec. Contemp., Campo Mourão, v. 7, n. 1, p. 102-124, jan./jun. 2012.  
ISSN: 1980-0193

Esta sessão apresentará as condições das plataformas logísticas na Europa, sendo a mesma avaliada por Boudoin (1996).

A logística apresenta relevância significativa na área econômica e social. Porém, este fator passou a ser reconhecido a partir de 1990. A identificação da evolução logística percebeu-se primeiro na infraestrutura de transporte de mercadorias, tanto a nível nacional. Regional ou mesmo local.

No caso das plataformas logísticas, a evolução logística deve-se principalmente a dois fatores: empresa e território. O desempenho das empresas que realizam comércio de valores, bens, insumos e serviços favorece a criação de empregos e para o território, é necessário conciliar a área urbana com a infraestrutura de otimização do transporte.

Não se trata apenas de minimizar os custos de transporte, mas de maximizar a eficiência do conjunto de atividades envolvidas na produção, mesmo que isso cause aumento da parcela de custos devida aos transportes. É o conjunto de atividades de estocagem, acondicionamento, administração e transportes que é tomado em consideração e tratado de maneira global.

A logística representa 12% dos custos de um produto. Esses custos podem ser consideravelmente reduzidos com uma produção eficiente, além de ganhos de produtividade.

O território Europeu, ao mesmo tempo em que é raro, é alvo de preservação, sendo essencial para a população e preocupação na tomada de decisão. A intervenção dos poderes públicos ocorre na forma de prevenção de desequilíbrios espaciais prejudiciais, devido à necessidade de infraestrutura de armazenamento e aumento da frota de veículos. Na Europa, 17% das construções são destinadas mercadorias.

Conforme descrito, o impasse criado pela logística na Europa, entre espaço e conflitos gerados a partir da necessidade de infraestrutura como poluição sonora, de ar e acidentes, com relação à população, são amenizados com a construção de plataformas logísticas públicas e o desenvolvimento da intermodalidade rodoferroviária.

Boudoin (1996, p. 105), descreve plataforma logística como “local de reunião de tudo o que diz respeito à eficiência e eficácia logística”, classificando-as em três subzonas, sendo: subzona de serviços gerais, de transporte e destinadas à operadores privados.

A subzona de serviços gerais abrangem serviços destinados ao homem, como áreas de recepção, informação, repouso e alimentação; à máquina, como estacionamento, abastecimento e reparos e à empresa, como áreas de alfândega, administração e comunicações.

Na subzona de transporte presencia-se infraestrutura de transporte. A região das plataformas deve ser no mínimo bimodal e concentrar os terminais rodoferroviários. Nas subzonas destinadas aos operadores privados: espaços construídos para posterior aluguel ou venda.

Para que a plataforma logística seja considerável para a região, há a necessidade de um espaço mínimo de 50 hectares. Na Europa essa estrutura é construída em uma superfície de 200 a 300 hectares e os investimentos são de ordem pública e privada, simultaneamente. Os investimentos públicos contribuem com o terreno, a infraestrutura de transporte e construções para aluguel às empresas de serviços e operadoras e os investimentos privados correspondem às construções no interior dos quais são tratadas as mercadorias. De acordo com Bouldoin (1996, p. 106), “uma plataforma de 100 hectares com 300.000 m<sup>2</sup> de depósito e equipada com terminal rodoferroviário representa um investimento da ordem de 250 milhões de dólares”.

O ambiente das plataformas logísticas é compartilhado em mesma proporção por usuários das plataformas logísticas e os prestadores de serviços logísticos, tendo as suas necessidades classificadas em quatro grandes grupos: usuários clientes industriais, que agregam valores monetários a seus insumos de subsetores de tecnologia, agro - alimentar, química fina, entre outros; os usuários clientes distribuidores representam o comércio atacadista e distribuidor, sendo o seu volume de negócio um delimitador natural do espaço a ser utilizado na plataforma logística; prestadores de serviços logísticos, responsáveis pela relação produtor-consumidor até montagem final, utilizando-se de espaços de maiores proporções e; os

transportadores que, realizam atividades de informação, coleta e distribuição de bens.

As plataformas logísticas suportam atividades de organização e circulação de mercadorias, sendo preocupação das políticas nacionais e regionais na Europa. As plataformas logísticas públicas são denominadas de *plate-formes logistiques publiques* nas França, *distriport* na Holanda, *Interporto* na Itália, *freight village* na Inglaterra, *guterverkehrszentren* (GVZ) na Alemanha, *centrales integradas de mercancías* na Espanha, entre outros.

A instalação das plataformas logísticas pode ser justificada por sua participação na dinamização da economia e organização das instalações para usuários clientes.

A dinamização da economia é gerada por meio da competitividade das empresas instaladas no território da plataforma logística, além da geração de empregos sendo, tanto de quadros superiores – com exigência de alta qualificação – assim como para pessoal com menor/pouca qualificação. A capacidade de movimentar o setor econômico viabiliza o sucesso de poderes públicos locais.

A organização das instalações da plataforma logística para os usuários se relacionam à armazenagem e atividades de transporte. A estrutura sob o ponto de vista urbanístico busca a preservação dos ambientes urbanos, sob a perspectiva funcional, busca-se a concentração, pois a dispersão gera custos maiores e, sob a ótica econômica, o volume significativo de transporte permite a intermodalidade.

As plataformas logísticas são almeçadas por possibilitarem o desenvolvimento da região. Na Europa, somente cerca de 30 localidades apresentam características adequadas para a sua instalação, sendo importante, a apresentação de planos diretores, possuídos apenas pela Itália e Alemanha. A integração da ferrovia com a rodovia possui a finalidade de atender a demanda de transporte. Existem consenso e necessidade da utilização dos dois modais de transporte combinados.

As vantagens da sua utilização da integração rodoferroviária são inúmeras, sendo principalmente:

Em primeiro lugar elas são econômicas uma vez que associam a regularidade da ferrovia à flexibilidade da rodovia. Elas são também técnicas, pois a integração rodo-ferroviária contribuem para descongestionar os principais eixos do comércio, mas elas são fundamentalmente ambientais, dado que diminuem consideravelmente o tráfego de caminhões pesados –

fortes geradores de riscos de acidentes e de externalidades negativas (BOUDOIN, 1996, p. 109).

O impasse entre ferrovia e rodovia não está mais presente entre usuários e clientes, pois tanto empresários quanto transportadores encontram na intermodalidade uma forma de aumentar a eficiência global de seus produtos e do sistema de distribuição de mercadorias.

Na França, Itália, Alemanha, Holanda e Bélgica, a intermodalidade é preocupação dos poderes públicos locais, que se responsabilizam pelo custo da infraestrutura das plataformas logísticas, representando diretrizes na melhoria da oferta, investimentos em favor da infraestrutura ferroviária e apoio a pontos de transbordo de mercadorias.

A integração rodoferroviária é limitada devido a dificuldades em proporcionar uma oferta que satisfaça a demanda no tempo e no espaço, além deste fator, a integração representa 50% do volume transportado na Europa.

O modal ferroviário apresenta melhor desempenho no transporte de carga pesada, acima de 400 ou 500 Km, sendo que o retorno vazio não ultrapassa os 10%. O enfraquecimento deste modal representa prejuízos às empresas de transporte pesado de um país. Na Europa, é mais vantajoso à estocagem das mercadorias/produtos em um único ponto ao invés de estocá-los em dois ou mais pontos distintos, apesar da necessidade maior de transporte.

Apesar da integração rodoferroviária representar redução nos custos do transporte e, ser menos agressivo ao meio ambiente, as exigências com investimentos contempla a adaptação da infraestrutura e transportes de contêineres fora de padrão, construção de terminais e infraestrutura operacional para a intermodalidade.

As formas de distribuição de mercadorias estão em constantes alterações, alterando também a área espacial, ou seja, o território. Os poderes públicos possuem o dever de acompanhar essas alterações, não somente na forma de investimentos em infraestrutura, mas também na forma de armazéns e plataformas com fins de articulação dos fluxos.

A organização de uma região ou Estado deve ser realizada, segundo Boudoin (1996, p. 111), "integrando-se todos os dados relevantes, tais como locais de

produção, de consumo, empregos, qualidade de vida, interligação com os grandes eixos de transportes, etc”.

Na Europa, os principais incentivos se refletem em plataformas logísticas, transporte interligado (rodoferroviário) e regulamentações que possibilitem melhor organização do comércio.

### 2.3 Caracterização das plataformas logísticas no Brasil <sup>3</sup>

O modelo proposto por Duarte (1999) busca através de 12 etapas um complemento das necessidades para obter maior competitividade dos terminais portuários já instalados, facilitando as atividades logísticas. A seguir são detalhados os itens que compõe cada etapa do modelo:

Na etapa um, realiza-se uma análise e localização geográfica da plataforma logística, onde deverão ser especificadas a localização e as ligações intermodais que a região apresenta. Além destes fatores, identificam-se as necessidades e carências da rede logística local em relação ao restante do País.

Na etapa dois, identificada por Duarte (1999) como definição do suprimento, engloba a seleção da cadeia de fornecedores e determinação das suas categorias.

A etapa três, o transporte é determinado, ou seja, é definido o modal que se enquadra com as características do terminal e que estejam comportados na cadeia logística regional. Ainda são definidos nesta etapa a forma de atuação do transportador (próprio ou terceiro) e a forma de transporte interno.

Na etapa quatro, a armazenagem é definida, quanto ao seu tipo, a operacionalidade do terminal, os requisitos obrigatórios para cada tipo de carga e a conferência dos dados referentes à carga.

A etapa cinco remete-se às subzonas do terminal quanto aos serviços gerais, transporte e operador logístico. A etapa seis trata da definição da multimodalidade do transporte, o operador multimodal, e a identificação das atividades na cadeia logística.

---

<sup>3</sup> O Perfil das plataformas logísticas no Brasil está baseado em Duarte (1999).

A etapa sete configura os serviços logísticos, com o estabelecimento do operador e a identificação das atividades no âmbito de serviços na rede logística. Na etapa oito são definidos os serviços alfandegários, quanto à autoridade aduaneira e áreas de alfandegamento.

Na etapa nove são especificados itens do sistema de informação, com isolamento das atividades e localização das mesmas na cadeia logística. A etapa dez determina os critérios de segurança, com isolamento e definição de cada critério a ser utilizado.

A etapa 11 trata da distribuição, onde a sua natureza é identificada, são configuradas a administração e estratégias para a distribuição física e estabelecimento das necessidades logísticas quanto à consolidação da distribuição.

Na última etapa (12), os critérios de proteção ambiental são tratados, como itens de economia de recursos, tratamento de resíduos, e análise da área física onde o terminal se insere.

O modelo proposto por Duarte (1999) está metodologicamente está representado na figura 1:

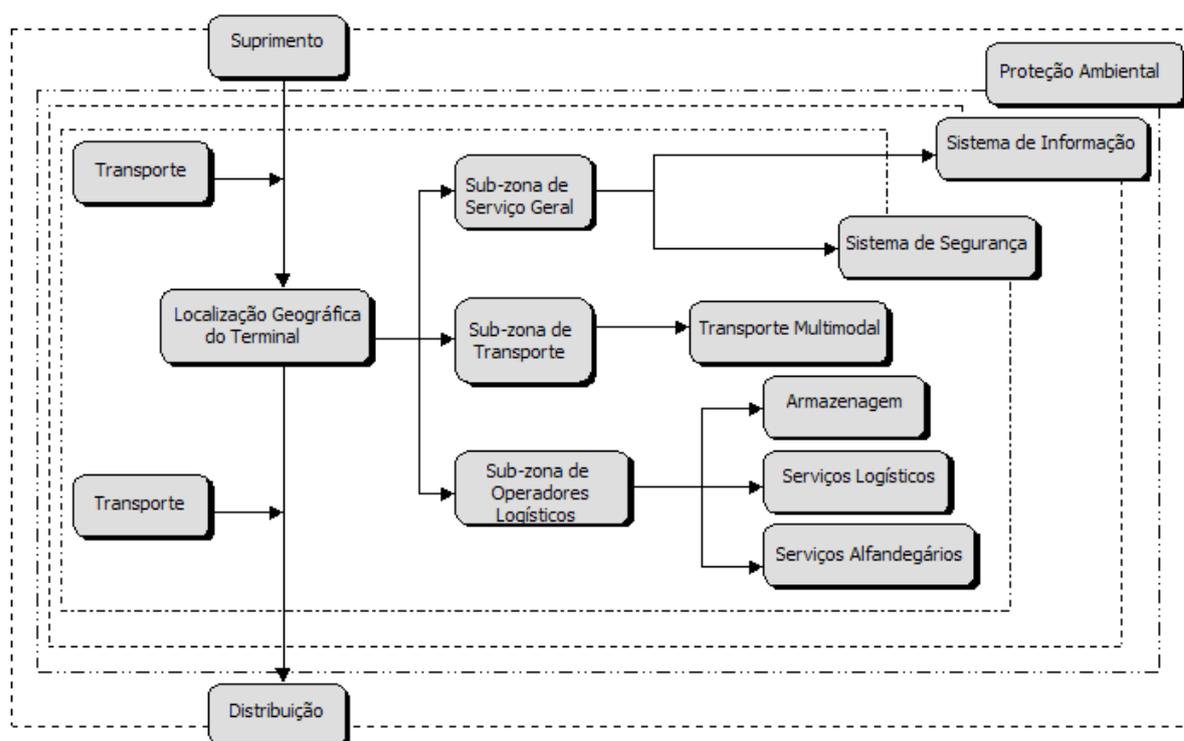


Figura 1 - Esquema metodológico da Plataforma Logística  
Fonte: Duarte (1999)

Este modelo contempla conceitos de Boudoin (1996), onde, posteriormente a identificação ou mapeamento do local onde a plataforma está instalada, apresenta-se as subzonas com suas determinadas funções.

### **3 METODOLOGIA**

Com relação aos procedimentos metodológicos utilizados para a confecção da presente pesquisa, esta se caracteriza como empírico-teórico, sendo os dados analisados a partir de uma perspectiva qualitativa.

A caracterização das plataformas na Europa e também no Brasil foi construída a partir da conceituação teórica descrita por autores especialistas na área. Foi realizado um levantamento da normatização específica para as plataformas logísticas, que se convencionou em se referir a essas estruturas de Estação Aduaneira de Interior (porto seco).

As noções gerais sobre as plataformas logísticas instaladas no Brasil foram construídas a partir da literatura já redigida e publicada sobre o assunto. Na sequência são abordados os portos secos instalados em cada região brasileira. Esse levantamento foi realizado com base em dados disponíveis no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

### **4 RESULTADOS: BREVES NOÇÕES SOBRE AS ESTAÇÕES ADUANEIRAS DE INTERIOR (PORTO SECO) NO BRASIL**

As Plataformas logísticas como recintos alfandegados localizados em zonas secundárias. Nessas localidades, as mercadorias podem ficar a espera de nacionalização isentas de taxas e impostos (MARINO, 2002).

Para Dubke, Ferreira e Pizzolato (2004), nos portos secos são executados os serviços aduaneiros, a cargo da Secretaria da Receita Federal, como os processamentos de despacho aduaneiro de importação e exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), permitindo a sua interiorização a outras cidades do território aduaneiro brasileiro.

No Brasil, as normas legais e a regulamentação que rege sobre o funcionamento de portos secos são:

Lei:

- nº 9.074, de 7 de julho de 1995: Dispõe sobre as normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

Decreto:

- nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009: Dispõe sobre regulamentação da administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

Portarias:

- RFB nº 1.022 (30 de março de 2009): Dispõe sobre requisitos e procedimentos para o alfandeamento de locais e recintos e dá outras providências.
- SRF nº 13 (9 de janeiro de 2002): Delega competência aos Superintendentes da Receita Federal nos casos que especifica.
- SRF nº 746 (24 de agosto de 2001): Dispõe sobre os procedimentos para acompanhamento da execução contratual referente às concessões e permissões para exploração de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias em terminais alfandegados de uso público.
- SRF nº 1.743 (12 de agosto de 1998): Delega competência aos Superintendentes da Receita Federal e aos Delegados e Inspetores da Receita Federal nos casos que especifica.

Instruções Normativas:

- SRF nº 682 (4 de outubro de 2006): Dispõe sobre a auditoria de sistemas informatizados de controle aduaneiro, estabelecidos para os recintos alfandegados e para os beneficiários de regimes aduaneiros especiais.
- SRF nº 397 (12 de fevereiro de 2004): Dispõe sobre a exigência de regularidade fiscal para o alfandeamento de portos explorados pelos concessionários e permissionários que menciona.

- SRF nº 171 (5 de julho de 2002): Estabelece os procedimentos aduaneiros a serem adotados no caso de desalfandegamento de locais e recintos.
- SRF nº 106 (24 de novembro de 2000): Estabelece os termos e condições para o funcionamento de terminais alfandegados de líquidos a granel.
- SRF nº 55 (23 de maio de 2000) e alterações - IN SRF nº 70/2001 e IN SRF nº 212/2002: Dispõe sobre os termos e condições para instalação e funcionamento de terminais alfandegados de uso público.
- SRF nº 30 (31 de março de 1997): Dispõe sobre os procedimentos para instrução de processos relativos à concessão ou permissão de recintos alfandegados de uso público.

Projeto de Lei:

- PLS 327/2006: Resultou da MP 320/2006 que, dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, o alfandegamento de locais e recintos, a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, altera a legislação aduaneira e dá outras providências.

O Projeto de Lei nº 327, de 2007 é originário da medida provisória nº 320 de dezembro de 2006. Os portos secos encontram-se sob regime público de concessão ou permissão, sendo que a medida provisória nº 320 alterava esta condição, delimitando que estas estruturas deveriam estar submetidas a um regime privado, delegado somente a autorização de outorgada pela Receita Federal, ou seja, a autorização para a implantação é realizada pela Receita Federal, porém, a plataforma logística passa a ser de domínio privado.

A partir deste novo contexto, os portos secos passariam a chamar Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA's), assim como foram denominados as cinco estruturas implantadas durante o período de vigência da medida provisória. A Medida Provisória teve seu texto transformado em Projeto de Lei.

Segundo Pereira (2008), os objetivos do Projeto de Lei do Senado são importantes porque permitem a simplificação dos procedimentos, como: ampliar o

desempenho da logística aduaneira, tornando as práticas brasileiras mais semelhantes ao realizado em outros países, diminuindo as incertezas e os gastos excessivos na movimentação de mercadorias na área de comércio exterior brasileiro.

A atividade das plataformas logísticas é analisada sob duas perspectivas distintas. O primeiro aspecto aborda a movimentação e armazenagem das mercadorias e a segunda abrange o controle aduaneiro.

A movimentação e armazenagem das mercadorias estão vinculadas a competência federal para a exportação em portos e aeroportos, implicando na possibilidade de ocorrer mediante autorização. A segunda prevê o exercício da competência pública que, em alguns casos é indelegável (PEREIRA, 2008). Os recintos alfandegados estão dispersos no território nacional, sendo administrados por particulares em regime de permissão, concedido pela Receita Federal.

Praticamente todos os portos têm terminais, sendo explorados pela iniciativa privada e as operações sendo assumidas pela iniciativa privada. Toda a ineficiência existente por parte dos operadores estatais deixa de existir (MARINO, 2002). Este fator faz com que as Eadis busquem a ampliação dos serviços prestados, visando atingir um mercado mais amplo e diversificado.

Neste contexto, Marino (2002) diz que para se instalar uma plataforma logística é necessário analisar a viabilidade econômica da região, verificando o tipo de carga do local. Não é suficiente ser cargas do tipo exportação para ter perfil de plataforma logística. Caso o produto possua uma logística particular, ou, caso tenha uma cadeia de distribuição estruturada, as cargas não migrarão automaticamente para a plataforma logística.

A logística perfeita ocorre quando o veículo que transporta o contêiner com destino ao porto, carregando produtos acabados, no trajeto de retorno carrega matéria-prima para a indústria, ou seja, em ambos os trajetos o veículo está carregado, diminuindo o custo logístico.

O processo de licitação pelos órgãos federais (autoridades aduaneiras) parte do estudo da localização onde poderão ser implantadas as plataformas, onde consideram-se a avaliação das potencialidades e do fluxo de comércio exterior da região visada, seguindo a política de interiorização (CARDOSO, 2001).

Para Marino (2002) algumas licitações foram concluídas por falta de investidores e, algumas regiões como a oitava região fiscal (que abrange o Estado de São Paulo), estão saturadas, não apresentando volume de carga suficiente. O investimento previsto para implantação de uma plataforma logística, em 2002, estava estimado em US\$ 5 milhões. A principal dificuldade é operar a busca por cargas, além de estrutura e logística desse segmento.

Os investimentos envolvem a busca por área, armazéns, pátio, pavimentação de pátio para contêineres, equipamentos para movimentação equipamentos para movimentação de contêineres e apoio de tecnologia da informação (TI).

Algumas desvantagens das plataformas logísticas condizem aos seus custos de manutenção que, segundo Marino (2002), no mercado alfandegado, por volta de 70% dos custos são fixos. Além disso, o autor afirma que é difícil encontrar mão de obra qualificada, pois as competências exigidas incluem legislação aduaneira e operação de armazenagem.

As plataformas logísticas são dependentes do comércio exterior, quando o segmento está aquecido, o desempenho das plataformas logísticas acompanha esta movimentação. Essas estruturas são indispensáveis na cadeia logística para o incentivo às exportações brasileiras. Ainda de acordo com Marino (2002) as vantagens de se trabalhar com plataformas logísticas são a redução de custos, a agilidade e a segurança. No interior das plataformas logísticas encontram-se Postos da Receita Federal, do Ministério da Agricultura, Ministério da Saúde, suporte e pessoal preparado para gerir e solucionar problemas de regimes aduaneiros. Trata-se de uma cultura diferente dos portos e aeroportos.

Ao mesmo tempo em que as plataformas logísticas dependem do volume de importação e exportação, também são relevantes para atenuar os processos de importação e exportação. Em algumas situações, a mercadoria a ser exportada é depositada em um recinto alfandegado para ser transportada posteriormente. A situação contrária também pode ocorrer, assim, o desembarço aduaneiro ocorre em ambiente perto do destinatário e do material importado. Quanto às vantagens, Cardoso (2001, p. 44), afirma que:

Entre as vantagens estão as tarifas mais baixas que as praticadas na zona primária, melhor nível de serviços, entendimento e maior segurança para as

Perspec. Contemp., Campo Mourão, v. 7, n. 1, p. 102-124, jan./jun. 2012.

ISSN: 1980-0193

mercadorias e tecnologia de ponta, por meio sistemas informatizados nos controles de entrada e saída.

Além disso, as plataformas logísticas realizam o despacho aduaneiro, desde o registro da mercadoria até o desembaraço, incluindo o recolhimento de impostos. Dentro da estrutura da plataforma logística, encontram-se órgãos federais, despachantes e comissários, que contribuem para a agilidade no processo.

O fator logístico é de vital importância, visto que as plataformas logísticas concentram-se próximas a centros comerciais de grande porte, reduzindo os custos com transporte e distribuição até o destino final, além de diversificação para cada cliente da plataforma. Segundo Cardoso (2001, p. 49), estes serviços diferenciam-se desde:

Serviços de embalagem, unitização de paletização das cargas, até limpeza e desinfecção de contêineres, retirada de amostras, etiquetagem, marcação de volumes, colocação de lacres, passando por testes de demonstrações de máquinas, veículos e equipamentos.

A tendência para as plataformas logísticas é que atuem como centralizadoras de carga, transformando-se em centros logísticos, agregando indústrias a região, fornecedores e distribuidores não alfandegados. Nestes ambientes agrega-se ao armazém alfandegado o armazém geral, além de transporte comum e alfandegado. Para Marino (2002), os centros logísticos permitem uma logística mais ágil e diversificada.

O Brasil apresenta grande potencial para a navegação. A costa marítima Brasileira é de mais de 8,5 mil quilômetros, sendo a rede navegável interior de 43 mil quilômetros. Esses dados indicam que algumas plataformas logísticas apresentam potencial para funcionar de forma agregada a portos e terminais marítimos de contêineres, como ocorre nas plataformas logísticas Europeias - Zonas de Atividade Logísticas Portuárias (ZAL). Este fator permite o deslocamento de cargas em percursos longos, favorecendo a multimodalidade.

No âmbito nacional, pode-se observar a instalação de 60 plataformas logísticas, sendo a maioria, concentrados na região Sudeste do Brasil, o qual apresenta 26 plataformas logísticas somente no Estado de São Paulo. Outras 5 em Minas Gerais, 4 no Espírito Santo e 3 no Rio de Janeiro. A região Sul, apresenta 14

unidades destes recintos alfandegados, contemplando assim, a segunda região com maior número de unidades implantadas. O posicionamento das unidades de jurisdição o qual estão instalados as plataformas logísticas podem ser observados detalhadamente na figura 2:



Figura 2 - Concentração das Plataformas logísticas no Brasil

Fonte: Autoria Própria

O Estado do Paraná apresenta cinco unidades instaladas. A Região Sul comporta 24% do total das unidades de portos secos implantados no Brasil e, no estado do Paraná estão situados 9% das plataformas logísticas instalados.

Não somente o transporte e despacho alfandegário terrestre sofrem alterações. Uma proposta desenhada por Kassarda (1997) apresenta repercussões significativas na área aérea, pois um projeto para implantação de um aeroporto indústria foi recentemente desenvolvido considerando seus estudos anteriores. Segundo Matera (2012):

Este projeto irá contar expressamente com as instalações e com os procedimentos alfandegários para acelerar os processos de compras e

exportação. Também terá tecnologia de informação intermodal e intercâmbio eletrônico de dados – EDI, que acelerará o manuseio e transferência dos materiais entre fábricas, aviões, trens e navios, fornecendo assim, acesso global rápido e outras vantagens competitivas às indústrias.

Denota-se assim que a logística continua sendo uma forma de atuação importante para as organizações, necessitando de projetos que proporcionem alternativas para o transporte e armazenagem de mercadorias em um país em que o meio de transporte utilizado, prioritariamente o transporte rodoviário, não é o mais adequado considerando a extensão do país e o volume de cargas transportadas.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Empresas de atuação no ramo logístico, assim como diversos outros segmentos tiveram um desenvolvimento rápido na área empresarial e estão adquirindo um caráter estrutural na área de gerencia.

O gerenciamento do tempo correspondente ao despacho aduaneiro para expedição para entrada no país precisa ser cuidadosamente avaliado e principalmente, evitado a ociosidade de tempo para desempenho das atividades. Um planejamento detalhado das ações possíveis ou indicados poderiam evitar certos imprevistos, ou reduzir as probabilidades de atrasos de envio de cargas ou pagamento de armazenagem.

A implantação de uma plataforma logística próxima à região onde as empresas necessitem de atividades ligadas a despacho aduaneiro ou armazenagem de mercadorias reduziria o número de ações do planejamento, permitindo de forma eficaz a realização das atividades da organização, com maior flexibilidade.

Uma plataforma logística facilita algumas atividades das organizações, possibilitando que o trâmite de documentação, por exemplo, ocorra antes da chegada do navio no porto. Esta estrutura precisa ser implantada em uma região que apresente pré-requisitos logísticos favoráveis, tendo as formas de acesso, movimentação de cargas, armazenagem e localização facilitadas.

Na Europa, considera-se que as funções logísticas influenciam no desenvolvimento social de uma região. Para tanto, a implantação de uma estrutura

do porte de uma plataforma logística agrega valor social a uma determinada região, pois proporciona o seu desenvolvimento industrial, social, econômico, humano e regional.

No Brasil, essa mentalidade ainda é mais precária ou arcaica, pois a fonte analisada são os custos de investimento para implantação de uma estrutura logística do porte de uma plataforma logística, desconsiderando o desenvolvimento social que essa estrutura poderia proporcionar para a região.

Nesse mesmo contexto, enquanto na Europa há consenso entre a necessidade de interligação dos modais de transporte, evitando desperdícios naturais, no Brasil ainda se privilegia o transporte rodoviário, em que o custo de manutenção das rodovias é elevado e inadequado para o transporte de carga da forma como utilizada, para longas distâncias.

## REFERÊNCIAS

BOUDOIN, D. **Logistique - Territoire - Développement: Lês cas Européen**. I Seminário Internacional: Logística, Transportes e Desenvolvimento. Ceará: UFC/CT/DET, 1996, p. 103-111.

BRASIL. Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 06 de fev. 2009.

\_\_\_\_\_. Instrução Normativa SRF nº 106, de 24 de novembro de 2000. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 28 de nov. 2000.

\_\_\_\_\_. Instrução Normativa SRF nº 171, de 5 de julho de 2002. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 10 de jul. 2002.

\_\_\_\_\_. Instrução Normativa SRF nº 30, de 31 de março de 1997. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 01 de abr. 1997, p. 6.254.

\_\_\_\_\_. Instrução Normativa SRF nº 397, de 12 de fevereiro de 2004. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 13 de fev. 2004.

\_\_\_\_\_. Instrução Normativa SRF nº 55, de 23 de maio de 2000. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 26 de mai. 2000, p. 12.

\_\_\_\_\_. Instrução Normativa SRF nº 682, de 4 de outubro de 2006. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 05 de out. 2006.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 08 de jul. 1995. Nº 129 A, p. 10-125.

\_\_\_\_\_. Portaria RFB nº 1.022, de 30 de março de 2009. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 31 de mar. 2009.

\_\_\_\_\_. Portaria SRF nº 1.743, de 12 de agosto de 1998. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 17 de ago. 1998.

\_\_\_\_\_. Portaria SRF nº 13, de 9 de janeiro de 2002. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF.

\_\_\_\_\_. Portaria SRF nº 746, de 24 de agosto de 2001. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 28 de ago. 2001.

\_\_\_\_\_. Projeto de Lei PLS 327/2006. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF.

CARDOSO, F. Eadi, uma opção aduaneira vantajosa e econômica. **Revista Tecnológica**: Publicare, São Paulo, ano VI, n. 65, p. 42-55, abril 2001.

DIAS, J. C. Q. **Logística Global e Macrologística**. 1. Ed. Lisboa: Edições Sílabo, 2005. **DESENVOLVIMENTO**. Ministério do desenvolvimento, indústria e comércio exterior. Disponível: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/>>. Acesso: 10 abr. 2009.

COLLIN, J. **Les évolutions de La logistique em Europe: vers La polarisation des espaces**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL: Logística, transporte e desenvolvimento, 1996. Fortaleza: UFC/CT/DET, 1996.

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 em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

DUBKE, A. F.; FERREIRA, F. R. N.; PIZZOLATO, N. D. Plataformas Logísticas: características e tendências para o Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DA PRODUÇÃO – Enegep, 24., 2004. Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Enegep, 2004.

DUCKE, Alessandra Fraga. **Modelo de localização de terminais especializados: um estudo de caso em corredores de exportação da soja.** 2006, 117 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Programa de pós-graduação em Engenharia de Produção do departamento de Engenharia Industrial, Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

KASARDA, J. D., Global Transpark Brasil: infraestrutura para uma vantagem competitiva. **Revista Tecnológica**, São Paulo, v. 3, n. 24, nov. 1997.

MARINO, S. Eadis, um mercado em compasso de espera. **Revista Tecnológica: Publicare**, São Paulo, v. 8, n. 78, p. 36-53, maio 2002.

MATERA, R. R. T. O desafio logístico na implantação de um aeroporto indústria no Brasil. **Journal of Transport**, v. 6, n. 4, p. 190-214, out. 2012.

PEREIRA, C. A. G. **O PLS nº 327/2006 e os Portos Secos.** Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, nº 15, maio 2008. Disponível em: <<http://www.justen.com.br/informativo>>. Acesso em 10/04/2008.

RODRIGUES, A. D., Plataforma Logística: Competitividade e Futuro. **Revista Conjuntura Econômica Goiana**, nov. 2004.

ROSA, D. **O planejamento de centros logísticos com base na agregação de valor por serviços logísticos em terminais de transportes.** 2005. 291 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – PET - COPPE – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

## NOTAS

(1) Formada em Administração com Habilitação em Marketing pela Associação Educacional Frei Nivaldo Liebel, especialista em Gestão de Negócios e Logística e especialista em Gestão Industrial na área de Conhecimento e inovação, ambas pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), mestre em Engenharia de Produção com concentração em Conhecimento e Inovação pela UTFPR. Foi bolsista de Apoio técnico a Pesquisa do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) - Nível 1A. Doutoranda em Administração pela Universidade Positivo. Endereço: Rua Osmar Luiz Motin, nº 70. Bairro: Dal Col. CEP: 84030-385. Ponta Grossa. E-mail: claudiapicinin\_adm@yahoo.com.br.

(2) Formado em Engenharia Industrial Eletrônica, com mestrado em Ciências com ênfase em Automação Industrial pelo Centro Federal de Educação Tecnológica do Paraná (CEFET-PR), formado em Tecnologia em Automação Industrial, com doutorado em Instrumentação Industrial pela Université Joseph Fourier, Grenoble - França. Professor do Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR). Bolsista de Produtividade em Desenvolvimento Tecnológico e Extensão Inovadora do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). E-mail: kovalski@utfpr.edu.br.

(3) É formado em Educação Física pela Universidade Estadual de Ponta Grossa. Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Tecnológica federal do Paraná. Doutorando em Educação Física pela Universidade Estadual de Campinas. Professor das Faculdades Integradas de Itararé (FAFIT-FACIC). E-mail: brunops3@brturbo.com.br.

*Enviado: 01/01/2011*

*Aceito: 23/07/2012*

*Publicado: 30/11/2012*