

## Plataforma Logística em Ponta Grossa, perspectivas para implantação

Leonardo de Souza Sampaio e Silva (UTFPR) [leonardosousam@hotmail.com](mailto:leonardosousam@hotmail.com)

Alexandre Zammar (UTFPR) [alexandre-zammar@uol.com.br](mailto:alexandre-zammar@uol.com.br)

Rui Tadashi Yoshino (UTFPR) [ruiyoshino@utfpr.edu.br](mailto:ruiyoshino@utfpr.edu.br)

João Luiz Kovaleski (UTFPR) [kovaleski@utfpr.edu.br](mailto:kovaleski@utfpr.edu.br)

### Resumo:

As plataformas logísticas surgem como diferenciais em soluções logísticas, principalmente levando-se em conta a eficiência na execução dos prazos e custos, colocando as indústrias de uma região em posição de competitividade no contexto do comércio mundial. Esta eficiência em logística, algumas vezes, compensa os custos de produção mais elevados em indústrias instaladas em regiões com matéria-prima e mão-de-obra mais caras, quando comparadas com indústrias que estão localizadas em regiões com mão-de-obra e matéria-prima muito barata, como nos países asiáticos. Desta forma, acompanha-se a vital importância que se mostraram as plataformas logísticas pela Europa e, principalmente, nos Estados Unidos, que são os maiores exportadores e importadores do mundo, e, que só alcançaram este patamar por meio da eficiência em logística e da intermodalidade. Neste estudo buscou-se estabelecer as condições necessárias para a implantação de uma Plataforma Logística na cidade de Ponta Grossa, analisando as principais características da economia e infraestrutura para a intermodalidade da cidade e da região dos Campos Gerais. Fazendo uso de uma revisão bibliográfica, buscou-se demonstrar os conceitos e exemplos de plataformas implantadas na Europa, Ásia e América do Norte para que então, fosse possível fazer a comparação com a realidade das plataformas no Brasil. Buscou-se também estabelecer as perspectivas de progresso econômico, social e cultural da população de toda a região em caso de implantação de uma plataforma logística intermodal, alcançando a igualdade de condições para a realização das operações, objetivando a eficiência logística.

**Palavras chave:** Plataformas Logísticas, Intermodalidade, Infraestrutura.

## Prospects for the deployment of the Logistics Platform in Ponta Grossa

### Abstract

The Logistics platforms appear as solutions logistics differentials, especially taking into account the efficiency of the term and cost, putting the industries of a region in a competitive position in the context of world trade. This efficiency in logistics, a few times, offsets the higher production costs in industries located in regions with raw materials and manpower more expensive when compared to industries that are located in regions with manpower and raw material very cheap, such as in Asian countries. This way, accompanies it itself by vital importance which show to logistic platforms by Europe and especially in the United States, which are largest exporters and importers in the world, and only reached this level through efficiency in logistics and intermodality. In this study we sought to establish the conditions necessary for the implementation of a logistics platform in the city of Ponta Grossa, analyzing the main features of the economy and infrastructure for intermodal city and the region of Campos Gerais. Making use of a literature review, we sought to demonstrate the concepts and examples of platforms deployed in Europe, Asia and North America, for that then it was possible to compare with the reality of platforms in Brazil. Also sought to establish the prospects for economic progress, social and cultural life of population across the region in case of deployment of an intermodal logistics platform, achieving a level playing field to carry out operations, focusing on efficiency and logistics.

**Key-words:** Logistics Platforms, Intermodality, Infrastructure.

## 1. Introdução

A logística tem se tornado tanto fundamental, como estratégica na conquista e predomínio dos mercados por todo o planeta; haja vista a enorme concorrência que se encontra em qualquer ramo de atividade. Sem fronteiras, sobrevivem as empresas que são eficazes, que se utilizam de novos conceitos e tecnologias para otimizar os processos. Porém, os governantes também devem dar sua contribuição, colocando as empresas de um país ou região em condições de competitividade com seus concorrentes. Seja de forma direta ou estimulando ações para que a iniciativa privada, através de concessão, realize este papel. Neste sentido, as plataformas logísticas devem ter como principal finalidade, a de agregar competitividade aos negócios de uma região, seja no mercado interno ou externo, com importação ou exportação; de forma que se ofereçam alternativas modais ideais em termos de tempos e custos, diminuindo os prazos nos processos de despacho aduaneiro, embarque e transporte. A função primordial das plataformas logísticas, genericamente, é conferir maior competitividade aos seus usuários, disponibilizando agilidade e racionalidade nos custos e tempos, maior arrecadação de impostos, geração de emprego e renda e até, gerar progresso social e qualidade de vida para a população.

A cidade de Ponta Grossa como pólo regional dos Campos Gerais, tem como ponto principal a agricultura de alto nível de produtividade e tecnologia, destinada tanto à exportação de commodities quanto a produtos beneficiados pelas agroindústrias, que agregam valor aos produtos; mas também, possui um forte e diversificado parque industrial, que a coloca em posição de principal exportadora e importadora, comparando com outras cidades interioranas que já possuem estruturas como portos secos.

Ponta Grossa possui localização privilegiada em relação ao eixo Norte-Sul, ligando os estados do Sul e o MERCOSUL à região Sudeste e Centro-oeste do país, tanto por rodovias quanto por ferrovias, formando assim o maior entroncamento rodo-ferroviário do Sul do Brasil, e no eixo Leste-Oeste, se encontra em posição estratégica ao ligar o MERCOSUL ao Porto de Paranaguá, viabilizando importações e exportações tanto pelo Oceano Atlântico como pelo Oceano Pacífico, proporcionando também grandes possibilidades de negócios com países da América do Sul, parceiros históricos que não estão inseridos no MERCOSUL.

Sob este prisma, este trabalho buscará abordar os vários aspectos que viabilizam a implantação de uma plataforma logística e suas implicações na Região dos Campos Gerais, mais especificamente na cidade de Ponta Grossa, através de uma pesquisa bibliográfica exploratória e documental a seguir.

## 2. Revisão de literatura

### 2.1 Plataforma logística

“Uma plataforma logística é o local de reunião de tudo o que diz respeito à eficiência logística” (BOUDOUIN, 1996). Dessa forma, todos os esforços logísticos concentrados para tornar os processos mais racionais, desde o recebimento, manuseio, armazenagem, transbordo, despacho aduaneiro e transporte; sempre focando a excelência em cada operação, com o intuito de redução de custos e prazos. Se constituindo num forte instrumento de incentivo às exportações, capacitando empresas ou setores ao crescimento.

Segundo Dubke (2004), as plataformas logísticas se mostram com tendências ao crescimento no mundo todo, trazendo consigo a figura do operador logístico, o qual busca as melhores técnicas logísticas inerentes aos segmentos de mercado. Complementa ainda, que devido às

potencialidades do Brasil, em termos de águas navegáveis, estrutura aeroportuária, rodovias e ferrovias, impulsionam a intermodalidade e também viabilizam a instalação de plataformas logísticas no país.

Para Dias (2005), as plataformas logísticas são zonas de interior de abrangência nacional e internacional, que por meio de operadores logísticos exercem atividades de transporte e distribuição de cargas. Quanto aos operadores, podem ser classificados como proprietários, inquilinos ou utilizadores, em relação à estrutura física das plataformas.

Plataforma logística é um conceito dado aos centros logísticos que operam agregando algum valor ao produto (DUBKE, 2004). Além do mais, a busca constante por tornar-se ou manter-se competitivo, faz com que uma região acompanhe a evolução de demanda tecnológica adaptando-se às novas técnicas de logística como as plataformas logísticas, na qual geralmente se empregam os conceitos de intermodalidade de transportes, buscando sempre a eficácia, e como consequência positiva das plataformas, o desenvolvimento econômico da região (DUBKE, 2004).

Segundo Rodrigues (2004), quando as plataformas surgiram, elas tinham o objetivo de racionalizar o fluxo de materiais e de organização dos ambientes de armazenagem, depois evoluíram também para concentração e agilidade na distribuição, reduzindo assim os custos de logística.

Os portos secos são plataformas logísticas multimodais de interior, que podem oferecer serviços aduaneiros, são também conhecidos como Estação Aduaneira do Interior (EADI). Mas, para Pereira (2008), são atividades das plataformas logísticas distintas: o controle aduaneiro da movimentação e armazenagem de cargas. O controle aduaneiro é de competência pública, quase sempre indelegável, já a movimentação e armazenagem, dependem de autorização federal para exportação.

Para Duarte (2009) integração do sistema logístico se torna uma junção de partes e ações conjuntas que, individualmente seria inviável, técnica ou financeiramente, em razão da gama de serviços oferecidos, da especialização da mão-de-obra e da diversidade de equipamentos logísticos demandados.

No Brasil, quase a totalidade das plataformas logísticas são exploradas pela iniciativa privada, concedida através de licitação pública, o que para Marino (2002) toda a ineficiência existente por parte dos operadores estatais deixe de existir. Sob a administração da iniciativa privada, as plataformas logísticas possuem um enfoque mais dinâmico de comércio, diminuindo a morosidade e ofertando serviços mais diversificados, possibilitando a formação de consórcios para exportação, de forma a agrupar empresas que exportam produtos padronizados em quotas para ocupação de contêineres ou navios; e da mesma forma para importação, formando grupos para compra conjunta, aumentando o poder de negociação, é o princípio do cooperativismo.

No âmbito do comércio nacional, as plataformas logísticas constituem uma grande alternativa de redução de custos, pois estas quase sempre estão localizadas nos eixos de grande ligação intermodal dos territórios, proporcionando reunir todos os modais possíveis num único recinto logístico que ligado á outros, pode, na teoria, formar um modelo logístico perfeito, que ao retornar ao ponto de origem, esteja sempre com frete garantido, que é o que define a logística combinada.

Para Fleury (2000) “o transporte é uma das principais funções logísticas. Além de representar a maior parcela dos custos logísticos na maioria das organizações, tem papel fundamental no desempenho do serviço ao cliente”. Desta forma, no Brasil, os custos de transporte são mais impactantes por ser o modal rodoviário, o mais utilizado (RODRIGUES, 2004).

Ao implementar as plataformas logísticas o modelo de modal exclusivamente rodoviário utilizado no Brasil, deverá diminuir, tendendo sempre que possível à intermodalidade, como nos transbordos rodo-ferroviários, reduzindo os custos de transporte.

Segundo Wanke e Hijjar (2009), seu estudo conseguiu captar as percepções dos cem maiores exportadores brasileiros sobre as dificuldades logísticas e burocráticas em relação à exportação. No qual, divididos em dois grupos, exportadores de cargas a granel e exportadores de cargas containerizadas. Do primeiro grupo, percebeu-se a maior dificuldade de acesso aos portos e também no transbordo das cargas para os navios. Do segundo grupo, concluiu-se que, na sua percepção que a estrutura portuária e burocrática piorou muito nos últimos cinco anos, se tornando mais vantajoso contratar operadores logísticos internacionais do que expandir sua capacidade produtiva. Mas, comum aos dois grupos, percebeu-se uma esperança que com implantação de portos secos dispendo de serviços aduaneiros, pode melhorar em muito tal situação.

## **2.2 Plataforma logística em Taiwan**

Para estabelecer uma Zona de Logística Internacional, é necessário atrair empresas estratégicas para se estabelecer e explorar primeiramente o mercado local, então num processo de expansão de investimentos aportarem em mercados globais. Para Chin-Shan Lu, Ching-Chiao Yang (2007), a qualidade da infraestrutura ofertada está diretamente proporcional à intenção de investir dos empresários. A qualidade dos sistemas de comunicação, suprimento de energia, eficiência das operações portuárias e a qualidade da mão de obra disponível consistem em importantes dimensões para a tomada de decisão dos governantes em desenvolver uma Zona de Logística Internacional. Pois, três são os fatores que influenciam o empresariado de Taiwan a investir, sendo eles: mercado, custo e fator infraestrutura.

Percebe-se evidentemente neste trabalho, a filosofia de alguns países asiáticos de buscar mão-de-obra barata quase sempre disponível na localidade em que as grandes empresas de manufatura estão instaladas, com o intuito de obter competitividade nos preços dos produtos. Talvez isto impeça ou, pelo menos, retarde estas empresas a virem se instalar em países da Europa ou das Américas, nas quais as leis trabalhistas são mais incisivas no cálculo dos custos de produção, fazendo com que elas explorem estes mercados exclusivamente através da exportação.

Tem se verificado também, entre empresas americanas e européias um movimento no sentido de terceirizar certas fases de produção e até a produção completa de produtos com as suas marcas, licenciando estas terceirizadas asiáticas em busca de competitividade através de contratação de mão-de-obra mais barata, dentro de produção em larga escala. Esta iniciativa não está socialmente correta, pois a geração de emprego e renda fica em outros países, mas, por questão de sobrevivência no mercado globalizado e muito competitivo, seja compreensível.

## **2.3 Plataforma logística na Europa**

No modelo europeu, plataformas logísticas são áreas delimitadas e reservadas a todas as atividades logísticas, distribuição e transportes tanto nacionais como internacionais realizadas por diferentes operadores logísticos. Estes podem ser proprietários ou inquilinos dos prédios e instalações disponíveis. Regidas pelas regras de livre concorrência a plataforma deve possibilitar as atividades de todas as empresas envolvidas nas atividades a ela inerentes. Devendo ser equipadas com instalações públicas e se possível com serviços públicos,

destinados tanto para o pessoal e como para os equipamentos dos usuários; e preferencialmente ser servida por uma multiplicidade de modais de transporte (EUROPLATFORMS, 2010).

Na Europa, as plataformas logísticas são fruto de parcerias público-privadas, na quais o poder público incrementa o território e a infraestrutura dos transportes e serviços públicos, cabendo à iniciativa privada às construções no seu interior. Segundo a Europlatforms (2010) é essencial que a administração, de uma plataforma logística, seja executada por uma entidade única, pública ou privada.

### **2.3.1 Plataforma logística na Espanha**

As plataformas logísticas espanholas estão em um patamar tecnológico muito avançado, servindo, dessa forma de modelo a ser seguido, tanto pela sua operacionalização quanto à preocupação ecológica dos grandes centros. Que busca não influenciar a vida cotidiana da população, retirando o transporte de cargas do centro das cidades, e proporcionando espaços dotados de toda a infraestrutura de logística e intermodalidade. A Espanha possui vinte e uma plataformas logísticas estrategicamente distribuídas pelo seu território, sendo a de Barcelona uma zona franca (EUROPLATFORMS, 2010).

Denominada de Parque Logístico da Zona Franca de Barcelona, é a maior plataforma logística do Mar Mediterrâneo, e está situada junto ao Porto de Barcelona, entre o núcleo urbano e o aeroporto, consistindo num centro de soluções logísticas que favorecem a dinâmica industrial. Possui acesso direto ao porto, aeroporto, autopistas e principais ferrovias mercantes, que a tornam uma plataforma logística de excelência. Formada de um lado por um consórcio de empresas e de outro uma grande companhia logística, se configura como a principal plataforma logística do sul da Europa (EUROPLATFORMS, 2010).

Estas instalações são compostas de uma área de logística, que visa a armazenagem e distribuição, e uma área de negócios, que comporta grandes sedes corporativas das empresas. Está conectada à zona comercial de Barcelona através de túneis, favorecendo assim a agilidade no abastecimento do comércio local e o fluxo inverso para a exportação, e também descongestionando o trânsito da cidade.

Num país forte dentro do Mercado Comum Europeu e com a economia estável, direciona seus esforços para se inserir de maneira definitiva e sustentável no comércio mundial, se utilizando da sua posição estratégica dentro do continente, e também no tocante à sua costa oceânica que além de ser banhada pelo Atlântico, é ligada ao Mar Mediterrâneo, o que possibilita o mercantilismo com outros continentes. Sendo também porta de entrada para o comércio exterior entre a Zona do Euro e os países do Hemisfério Sul. Contudo, percebe-se claramente que o poder público tem feito a sua parte, propiciando as condições necessárias a esta evolução, dotando o país de plataformas logísticas modernas, com multimodalidade, e estrutura de transportes condizentes ao anseio de se desenvolver.

Com o foco no futuro do comércio mundial, fica claro que a Espanha tem se preparado para o crescimento e pode até assumir uma posição de liderança dentro do continente, através de ações concretas que colocam suas empresas em vantagem no aspecto de produção e distribuição, como nos despachos aduaneiros.

### **2.3.2 Plataforma logística em Portugal**

A plataforma logística em Portugal está prestes a se tornar referência mundial de desenvolvimento econômico e sustentável, através de um projeto audacioso chamado Portugal

Logístico, que contempla a transformação das multimodais de Portugal em plataformas atlânticas para o comércio Ibero-Europeu, se tornando a porta Atlântica da Europa. O projeto baseia-se em cinco pilares fundamentais: desenvolver a economia, transformar a posição geoestratégica em competitividade, incentivar a intermodalidade, racionalizar a logística e, por último, promover ganhos ambientais (GOVERNO DE PORTUGAL, 2009).

Com forte participação da iniciativa privada Portugal conta hoje com doze plataformas e dois centros de carga aérea nas cidades do Porto e Lisboa. Para vitalizar o conceito de rede que irá integrar as várias plataformas, foi desenvolvido um programa de tecnologia de informações buscando aumentar sua eficiência e diminuir custos, que é chamado de Janela Única Logística (GOVERNO DE PORTUGAL, 2009).

Portugal vem se adequando as novas tendências e se preparando para enfrentar fortes concorrentes, mesmo dentro da Europa, que possui países em estágio muito mais avançado de infraestrutura de transportes e logística, como a Espanha e a Itália, entre outros. Contando com a sua proximidade do continente americano, o governo português tem incrementado ações que pretendem fazer do país a porta de entrada dos produtos das Américas ao Mercado Comum Europeu, e também o movimento inverso. Sem dúvida as empresas européias ganharão muita competitividade global, pois terão melhores condições de praticar o comércio porto a porto.

#### **2.4 Plataforma logística na América do Norte**

Ao levar em conta o estágio avançado de evolução as plataformas logísticas a América do Norte, na qual é difícil pensar em transportes sem a utilização de plataformas logísticas e também o conceito de intermodalidade dos transportes. Sobre tudo, nos Estados Unidos, que comportam o maior movimento de importação e exportação no mundo. Sendo que, as maiores importações realizadas focam principalmente as commodities, para gerar mão-de-obra interna, ao passo que, ao exportar produtos acabados, além de agregar valor, promove a manufatura local, impulsionando a geração de empregos aos americanos. Este é o modelo a ser seguido, exportar produtos agregando valor e também mão-de-obra, promovendo a evolução dos indivíduos de um país sob vários aspectos, seja financeiro, social, cultural, entre outros, promovendo a empregabilidade, sustentabilidade e promoção social. Para tal, se torna necessário fomentar planos de ações que se tornem diretrizes a serem seguidas por governos, empresas e universidades, com o intuito de somar os esforços para formar uma nova cultura que objetive a captação de recursos exteriores, para financiar a melhora da qualidade de vida local.

#### **2.5 Plataforma logística no Brasil**

As plataformas logísticas no Brasil denotam-se pela fase de implantação ou início de operações, excetuando-se aos portos marítimos e, algumas poucas instalações, de intermodalidade ou transbordos como a CEAGESP em São Paulo, entre outras.

Como o atraso na abertura da economia tenha se realizado de forma mais ampla apenas nos anos 90, talvez, isto motivou as poucas estruturas disponíveis no país. Hoje, o Brasil vem se caracterizando como principal exportador em vários produtos, principalmente as commodities, na sua maioria com pouco beneficiamento ou sem nenhuma transformação, mesmo assim, gargalos têm sido constantemente observados nos portos, devido à utilização excessiva do modal rodoviário e também pela falta de infraestrutura no escoamento da produção. De acordo com estudo elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2010), a falta de estrutura e manutenção nas rodovias brasileiras, aumenta em até 60% os custos de transportes no Brasil. Tal estudo sugere ainda, a criação de rotas alternativas que

beneficiem o escoamento rumo aos portos e aos grandes centros consumidores. Neste sentido, verifica-se a defasagem brasileira, no que diz respeito, às soluções logísticas como as plataformas, que com a intermodalidade poderiam contribuir com a crescente necessidade de melhoria na infraestrutura de transportes, levando em conta a produção e exportação num movimento crescente e consistente, verificado no país há vários anos consecutivos, mesmo no período de crise mundial.

### **2.5.1 Plataforma logística multimodal de Goiás**

“Termos como inteligência logística, convergência agregada, integração de infraestrutura e diferentes modos de transporte, fazem parte de um conceito de movimentação e distribuição de mercadorias conhecido como plataformas logísticas multimodais” (GOIÁSPARCERIAS, 2010). Em fase de implantação, o Brasil conta com a Plataforma Logística de Goiás, mais precisamente em Anápolis, região central do estado, demonstrando pioneirismo e visão de futuro, o governo de Goiás vem possibilitando a implementação, disponibilizando o aparato necessário, através de investimentos em infraestrutura propriamente dita, como proporcionando legislação específica que venha a regulamentar a criação, desenvolvimento e operacionalização da plataforma.

Através de uma parceria público-privada, que combina os investimentos da iniciativa privada, este que leva consigo a flexibilidade de investir com agilidade e competência dispensando os processos burocráticos licitatórios, juntamente com o dever do governo de garantir a acessibilidade de todos os interessados, ou seja, a satisfação do interesse público, respaldados por garantias que impeçam futuros governos de descumprirem o combinado (GOIÁSPARCERIAS, 2008). Desta forma, o parceiro privado coloca o principal montante de capital necessário ao investimento, para logicamente explorar atividades lucrativas com o funcionamento das plataformas, se caracterizando o operador logístico. É desta forma que muitos outros países vêm desenvolvendo os seus modelos de plataformas, almejando sucesso em seus empreendimentos através destas parcerias.

Com localização estratégica no centro geográfico do país, a plataforma de Goiás, irá proceder à ligação da região norte com o centro-oeste, sudeste e sul do Brasil. Munida de infraestrutura invejável a nível de Brasil como a ligação com o Porto Seco Centro-Oeste S/A, aeroporto internacional de cargas, provida das principais ferrovias e rodovias de ligação norte-sul, ainda, dista 350 km da Hidrovia Tietê-Paraná, tem os principais requisitos para o sucesso do empreendimento quando comparado aos modelos europeus.

Em fase final de negociação, os governos estaduais de Goiás e do Amazonas, viabilizarão a criação de um entreposto da Zona Franca de Manaus dentro da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, fazendo a logística de distribuição até as regiões centro-oeste, sudeste e sul, nas quais se encontram a maior concentração de demanda dos produtos fabricados pela Zona Franca de Manaus. Com suspensão de ICMS pela Receita Estadual do Amazonas nas remessas interestaduais destinadas à armazenagem no pólo de distribuição dentro da plataforma de Goiás e comercialização em qualquer ponto dentro do território nacional ou do exterior (GOIÁSPARCERIAS, 2010).

Estas ações conjuntas entre o governo dos dois estados demonstram a iniciativa de alavancar, não só a plataforma em si, mas toda a região marginal ali situada, e também, a Zona Franca de Manaus. Com a implantação desta solução logística da plataforma e aproximando ao resultado de eficiência e menores custos o pólo produtor dos seus mercados, certamente obterá maior competitividade.

## **2.5.2 Caracterização da infraestrutura de Ponta Grossa**

### **2.5.2.1 Principais rodovias de Ponta Grossa**

Ponta Grossa está inserida como uma das cidades pólo do anel de integração rodoviária no estado do Paraná, esta bem servida de alternativas de ligações rodoviárias, constitui-se num dos principais entroncamentos rodoviários do sul do país, esta condição que atrai muitas oficinas, concessionárias de caminhões, retificadoras de motores, indústrias de metal-mecânica automotiva e recuperadoras de pneus, entre outras. Suas principais rodovias são:

- Rodovia BR – 153: conhecida como Transbrasiliana, liga o país de Norte a Sul.
- Rodovia BR – 277: faz a ligação entre a tríplice fronteira e o Porto de Paranaguá.
- Rodovia BR – 376: conhecida como Rodovia do Café, possibilita a ligação do Porto de Paranaguá ao norte e noroeste do estado e também aos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, além, da ligação de Ponta Grossa com o porto através da ligação com a BR – 277.
- Rodovia BR – 373 que faz a ligação de Ponta Grossa á BR – 277 no sentido Foz do Iguaçu - PR.
- Rodovia PR - 151 que faz a ligação entre Norte e Sul do estado, ligando São Paulo à Santa Catarina.

### **2.5.2.2 Principais ferrovias de Ponta Grossa**

Ponta Grossa possui um dos maiores entroncamentos ferroviários do sul do país, sendo rota de toda a produção agrícola destinada ao Porto de Paranaguá – PR, com estrutura de oficina de locomotivas, pátio ferroviário de manobras em Uvaranas, e o Desvio Ribas, que serve ao Distrito Industrial do Botuquara, em Ponta Grossa, que realiza as operações de triagem e transporte de cargas das indústrias ali localizadas. O transporte ferroviário no Paraná assim como no sul do Brasil, é realizado pela América Latina Logística (ALL), através de concessão.

De acordo com o estudo de Zago (2006), no qual se buscou determinar a avaliação do desempenho logístico da referida concessionária, que também opera em Santa Maria – RS, onde se desenvolveu esta pesquisa, verificou-se que sob os aspectos de custos, tempos, qualidade e produtividade, mostrou-se com desempenho satisfatório para a realidade local e nacional, mesmo não possuindo concorrentes diretos nas regiões onde opera.

As principais ligações ferroviárias que passam por Ponta Grossa, segundo a ALL (2010) são:

- Ponta Grossa a Guarapuava - PR
- Ponta Grossa a Maringá – PR
- Ponta Grossa a Ourinhos – SP
- Ponta Grossa a Tatuí – SP
- Ponta Grossa a Araucária com destino a Curitiba e ao Porto de Paranaguá – PR
- Ponta Grossa a Araucária com destino a Santa Catarina e ao Rio Grande do Sul

### **2.5.2.3 Volume de negócios de Ponta Grossa**

Neste tópico os dados utilizados são oficiais obtidos da Secretaria Municipal da Indústria Comércio e Qualificação Profissional da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa.

Dotada do maior parque industrial do interior do estado, as exportações das indústrias de Ponta Grossa somaram US\$ 1.619.510.532,00 em 2008, superando até mesmo a cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, se constituindo na 6ª cidade que mais exporta na região sul do Brasil.

Em relação às principais cidades do interior, Ponta Grossa em 2007 exportou mais do que a soma destas, como se vê no quadro a seguir:

Ponta Grossa	Maringá + Londrina + Cascavel + Foz do Iguaçu
US\$ 1.232.272.676,00	US\$ 1.231.758.525,00

Quadro 1 – Comparativo de volume de exportações

Fonte: Fiep

Em relação à região dos Campos Gerais que poderá se utilizar dos benefícios da plataforma logística exportou em 2008 US\$ 2,1 bilhões, volume superior ao exportado por 15 estados brasileiros, tal estatística demonstra forte aptidão da região no comércio exterior e grande potencial para crescimento, sendo que, nestes números não estão incluídos os dados do comércio nacional e local que, partindo-se da instalação da plataforma logística, seria fortemente alavancado, pois ganharia muito em produtividade nas fases de armazenagem e logística de distribuição, sobretudo nos custos operacionais destas atividades, aferindo maior competitividade à todas as indústrias da região.

Nas importações, verifica-se movimento parecido, caracterizando Ponta Grossa não apenas como líder na região dos Campos Gerais, mas também em comparação com outras cidades de mesmo porte no estado.

Além deste potencial já percebido em Ponta Grossa e toda a região dos Campos Gerais, a instalação de uma plataforma logística pode ser fundamental no processo decisório de muitas outras indústrias a virem a se instalar em uma região dotada de toda a infraestrutura de uma plataforma, trazendo investimentos e gerando mão-de-obra, o que possibilitaria um novo ciclo de desenvolvimento para a região e à sua população.

### 3. Considerações finais

Diante de um cenário de crescimento da indústria nacional, neste período pós-crise mundial, com alta nas exportações e aquecimento da economia, possibilitar o avanço tecnológico de uma região em busca de se inserir em rotas de comércio internacional, se torna indispensável. Até mesmo, por questão de sobrevivência das indústrias nacionais, a implantação de plataformas logísticas dotadas de intermodalidade e interligadas tecnologicamente se torna economicamente necessária, adentrando em um patamar de competitividade global.

Logo, ao se tratar de uma região, e, de uma cidade próspera no comércio internacional como Ponta Grossa, sendo dotada de estrutura propícia ao desenvolvimento logístico, como o observado em outras partes do Brasil e do mundo, estará se colocando em posição de igualdade de competição, promovendo não só o desenvolvimento econômico e financeiro da região, como também, o desenvolvimento social, através da utilização da força de trabalho e do conhecimento disponível, e promovendo aumento no índice de desenvolvimento humano da população.

## Referências

- ABEPRA** – Associação Brasileira dos Portos Secos. Disponível em: <<http://www.abeptra.org.br/servicos.aspx>>. Acessado em 10/10/2011.
- BOUDOUIN, D.** *Logística-Território-Desenvolvimento: O caso europeu. I Seminário Internacional: Logística, Transportes e Desenvolvimento*. Ceará:UFC/CT/DET, 1996.
- CHIN-SHAN, Lu\_;** **CHING-CHIAO, Yang.** *An evaluation of the investment environment in international logistics zones: A Taiwanese manufacturer's perspective*, International Journal of Production Economics nº 107 279–300, 2007.
- DIAS, J. C. Q.** *Logística Global e Macrologística*. 1ª Edição, Edições Silabo,2005.
- DUARTE, P. C.** *Plataforma Logística: Desenvolvimento de um mapa estratégico para medir os benefícios com sua implantação*. Revista Gestão Industrial 2009.
- DUBKE, A. F.** *Plataformas Logísticas: Características e Tendências para o Brasil*. Rio de Janeiro, 2004. Departamento de Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.
- EUROPLATAFORMS** – *GEIE Yearbook (2010)*. Disponível em: <[www.freightvillage.com](http://www.freightvillage.com)>. Acessado em 15/10/2011.
- FLEURY, P. F.** *A Logística em Perspectiva*. Editora Atlas, São Paulo (2000).
- GOÍASPARCERIAS** – *Plataforma Logística Multimodal de Goiás (2008) e (2010)*. Disponível em: <[www.goiasparcerias.com.br](http://www.goiasparcerias.com.br)>. Acessado em 22/10/2011.
- GOVERNO DE PORTUGAL** – *Plataforma Logística de Valença (2009)*. Disponível em: <<http://www.portugal.gov.pt>>. Acessado em 17/10/2011.
- IANA** – *The Intermodal Association of North America (2010)*. Disponível em: <[www.intermodal.org/](http://www.intermodal.org/)>. Acessado em 19/10/2011.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA**. Disponível em: <[www.ipea.gov.br/](http://www.ipea.gov.br/)>. Acessado em 05/10/2011.
- MARINO, S.** *EADIs, Um Mercado em Compasso de Espera*. Revista Tecnológica, Publicare, São Paulo, 2002.
- O PEREIRA, C.A. G.** *PLS nº 327/2006 e os Portos Secos. Informativo Justen nº 15, maio 2008*. Disponível em: <[www.justen.com.br/informativo](http://www.justen.com.br/informativo)>. Acessado em 26/10/2011. EGEP 2004 ABEPRO 4148.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA** - *Secretaria Municipal da Indústria Comércio e Qualificação Profissional ( 2010)*.
- RECEITA FEDERAL DO BRASIL**. *Ministério da Fazenda*. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/>>, acessado em 05/10/2010.
- RODRIGUES, P. R. A.** *Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional*. (3ª Edição) Aduaneiras, São Paulo 2004.
- THE PORT OF LOS ANGELES**: *America`s Port*. Disponível em: <<http://www.portoflosangeles.org/>>. Acessado em 23/10/2011.
- WANKE, P. F. e HIJJAR, F. M.** *Exportadores brasileiros: estudo exploratório das Percepções Sobre a Qualidade da Infraestrutura Logística*. Revista Produção.,Abr 2009, vol.19, no.1, p.143-162. ISSN 0103-6513.
- ZAGO, Camila Avozani et al.** *Avaliação de desempenho de sistemas logísticos: um estudo na América Latina Logística*. Enegep, Fortaleza, n. , p.1-8, 10 out. 2006. Disponível em: <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2006\\_TR450302\\_8488.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2006_TR450302_8488.pdf)>. Acesso em: 25 out. 2011.