



Governo do Estado de São Paulo  
SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO  
Coordenadoria de Planejamento e Avaliação  
Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial

## **PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

Grupo Executivo criado no âmbito do Protocolo de Intenções entre o Estado de São Paulo e Prefeitura do Município de São José dos Campos.

***Concepção, Modelagem e Atribuições dos Agentes Envolvidos para  
Implantação da Plataforma Logística de São José dos Campos***

***Relatório do Grupo Executivo***



## PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – PLSJC SUMÁRIO EXECUTIVO

### 1. ANTECEDENTES

Em julho de 2009 foi firmado um **Protocolo de Intenções entre o Estado de São Paulo e a Prefeitura de São José dos Campos** objetivando desenvolver estudos preliminares para subsidiar o projeto de implantação da Plataforma Logística de São José dos Campos - PLSJC.

A atribuição do Grupo Executivo, concebido no âmbito do próprio protocolo e formado por membros nomeados pelas partes sob a coordenação da Secretaria do Planejamento, consistia de desenvolver a concepção preliminar daquela plataforma.

Esta concepção envolveria a rede de serviços, as alternativas logísticas para o atendimento regional do país e do exterior polarizadas pela PLSJC, e suporte às atividades de distribuição/coleta regional de cargas, modelagem jurídico-institucional, definição dos agentes envolvidos e os arranjos institucionais e tributários pertinentes.

O presente relatório consubstancia o resultado do trabalho do Grupo Executivo.

### 2. QUADRO REFERENCIAL E ASPECTOS CONCEITUAIS

#### 2.1 Infraestrutura

Em período recente surgiu um novo cenário na operacionalização da economia que impôs tremendo desafio logístico. A infraestrutura clássica, formada pelas redes físicas de cada modo de transporte, ou seja, as vias, continuou necessária, mas acentuou-se radicalmente a necessidade de velocidade, previsibilidade e rastreabilidade das operações e de severo controle dos custos operacionais. Nos países mais desenvolvidos e nos emergentes avançados o foco mudou: interessa agora entender o movimento das cargas, de ponta a ponta e a otimização do fluxo é tão importante quanto a expansão da infraestrutura.

As **plataformas logísticas** sintetizam uma nova forma de operar neste mercado. Elas compõem-se de áreas ordenadas e específicas para transportadores, atacadistas, distribuidores, empresas de *courier*, produtos acabados, processos logísticos de agregação de valor, autoridades e serviços gerais.



## 2.2 Novo Cenário das Mudanças Climáticas

### MUDANÇAS CLIMÁTICAS

POLÍTICA ESTADUAL DE: **REDUZIR EM 20% A EMISSÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA ATÉ 2020.** [LEI Nº 13.798 de 9/11/2009]

#### Seção XII Do Transporte Sustentável

- Artigo 16 - Políticas públicas deverão **priorizar o transporte sustentável**, no sentido de **minimizar as emissões de gases de efeito estufa**, atendendo aos seguintes fins e exigências:

VI - estímulo a entrepostos de veículos de carga [**Plataformas Logísticas Integradas de Carga**] e outras opções de troca de modais que permitam a redistribuição capilar de produtos;

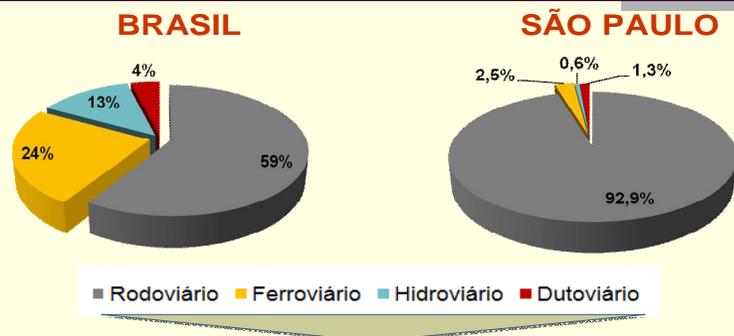
XXIII - condições para privilegiar modais de transporte **mais eficientes e com menor emissão** por passageiro ou unidade de carga;

POLÍTICA NACIONAL: **REDUZIR EM 38,9% A EMISSÃO DE GASES DE EFEITO DE ESTUFA ATÉ 2020** [LEI Nº12.187 de 29/12/2009]

**NOTA:** Grifos de texto e referência à Plataformas Logísticas de Carga referidas como entrepostos, introduzidos.

## 2.3 Matriz de Transporte de Cargas

### MATRIZ DE TRANSPORTE DE CARGA



- A matriz de transportes brasileira está  **muito longe**  do ideal
- O caso paulista é ainda pior, onde o modal rodoviário é responsável por  **mais de 90%**  do transporte de carga no Estado e  **46% dos caminhões andam vazios!**

Fonte: Ministério dos Transportes 2005/ PDDT-SP 2005



### **3. A IMPORTÂNCIA DAS PLATAFORMAS PARA A LOGÍSTICA**

A plena exploração do potencial econômico de uma plataforma logística intermodal recomenda que ela trabalhe articulada a uma transferência modal de uma região a outra permitindo a concepção de um modelo logístico estruturado. Uma exploração mais coordenada e articulada dos recursos logísticos é a melhor aposta para uma matriz modal mais equilibrada. Seus impactos ambientais são mais amigáveis e a segurança proporcionada é muito maior. Os corredores intermodais regionalizados competirão com o caminhão, em benefício da indústria e da economia regional. Concebida como uma rede, cada plataforma logística funciona também como racionalizadora das atividades de armazenamento e distribuição e como uma grande central de comunicações entre os processos logísticos.

### **4. A IMPORTÂNCIA DAS PLATAFORMAS PARA A ECONOMIA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Para o Estado de São Paulo o sistema logístico intermodal permitirá o uso mais competitivo das infraestruturas, levando em conta as novas cadeias e arranjos produtivos e responderá às mudanças nas economias brasileira e mundial. Promoverá também uma aproximação e uma inserção mais harmônica dos fluxos nas grandes cidades paulistas.

São Paulo poderá assim evoluir, da condição de maior pólo de geração e atração de viagens, à de hub logístico, ou seja, de macro-centro de consolidação e distribuição de alcance internacional. Essa visão abre novas oportunidades: geração de empregos onde eles são mais necessários, possibilidades de renovação urbana descentralizada, recuperação de atividade industrial selecionada, leve e ambientalmente favorável, em pontos determinados, redução de custos logísticos, articulação eficiente com Santos e São Sebastião. Tudo com óbvias repercussões positivas na saúde das finanças públicas.

### **5. A POSIÇÃO ESTRATÉGICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS COMO PÓLO DE ATIVIDADES LOGÍSTICAS**

A vocação do Município de São José dos Campos é eminentemente industrial com base em alta tecnologia. A concepção da plataforma logística reflete este perfil, como aglutinadora de 'atividades limpas' concentrando atividades industriais do mais alto valor agregado, como produtos cirúrgicos, ópticos, farmacêuticos, nanotecnologia, a atividades do setor de serviços, como hotéis, centros de exposição permanentes. O município é o primeiro a ser contemplado para pela legislação federal para sediar um aeroporto – indústria. O Vale do Paraíba por sua vez conta com invejável infraestrutura de transportes: dois modernos eixos rodoviários de grande porte, uma ferrovia de bitola larga com capacidade ociosa, uma segunda linha de passageiros em projeto, um aeroporto, um porto a 100 km, linhas de dutos. Entretanto todos estes subsistemas funcionam autonomamente, de forma segregada. A PLSJC terá a importante função integradora destes subsistemas.



## 6. A MODELAGEM JURÍDICO-INSTITUCIONAL

A transformação para o intermodalismo e o sistema de plataformas implica mudança da posição do Estado na cena logística e, em particular, dos transportes. O novo modelo exige coordenação de agentes e fluxos e novos requisitos administrativos e institucionais, para os quais a presença do estado é necessária. A experiência internacional demonstra a atuação marcante do poder público como regulador e indutor dos agentes privados<sup>1</sup>.

Para o caso de São Paulo já foram realizados estudos técnicos e jurídicos e concebida uma estratégia que propõe que os principais investimentos nas plataformas e no sistema ferroviário sejam realizados pelo setor privado. Note-se que embora os serviços logísticos sejam de interesse público, eles não configuram um serviço público, objeto de concessão. Nessas condições a modelagem é inteiramente nova e poderá envolver em alguns casos a participação do estado.

Em função do perfil de São José dos Campos, uma avaliação preliminar indica que a inserção da PLSJC no rico e industrializado Vale do Paraíba, **as atividades de assemblagem e finalização de produção deverão ter presença relevante na PLSJC.**

O melhor modelo de gestão para PLSJC certamente será aquele que se apresentar como mais eficaz para viabilizar sua implantação. Em princípio, qualquer das alternativas estudada poderia ser adotada, prevalecendo, no entanto, como premissa do empreendimento, a menor participação direta do Poder Público.

Entretanto, os estudos para definição modelagem do empreendimento, deverão contemplar o caráter pioneiro da PLSJC, considerando uma participação mais ativa dos poderes públicos, centrada, sobretudo no suporte de infraestrutura de articulação da PL com os sistemas de transporte estruturais. Há grande probabilidade, também, de haver interesse para participação das concessionárias rodoviárias, Ecopistas, Rota dos Bandeirantes, Nova Dutra e ferroviária (MRS), seja participando acionariamente ou assumindo a responsabilidade pelos sistemas afins.

## 7. OS BENEFÍCIOS GLOBAIS DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento traria importante economia de escala na rota de transporte sob sua influência ao diminuir radicalmente o custo de transporte das matérias primas ou dos produtos acabados, propiciando a manutenção de estoque regulador dos mesmos, anulando, através da racionalidade e eficiência econômica as vantagens comparativas exercidas de forma ilegal. A regulamentação, o estabelecimento de diretrizes logísticas vem oportunamente ao encontro da necessidade de se definir uma política de ordenamento que oriente com critério a implantação destas Plataformas, com vistas ao enquadramento dos fluxos e a integração dos modais

---

<sup>1</sup> Para citar apenas um exemplo, a política setorial dos EUA na década de 1990 foi ditada pelo ISTEPA – Intermodal Surface Transport Efficiency Act.



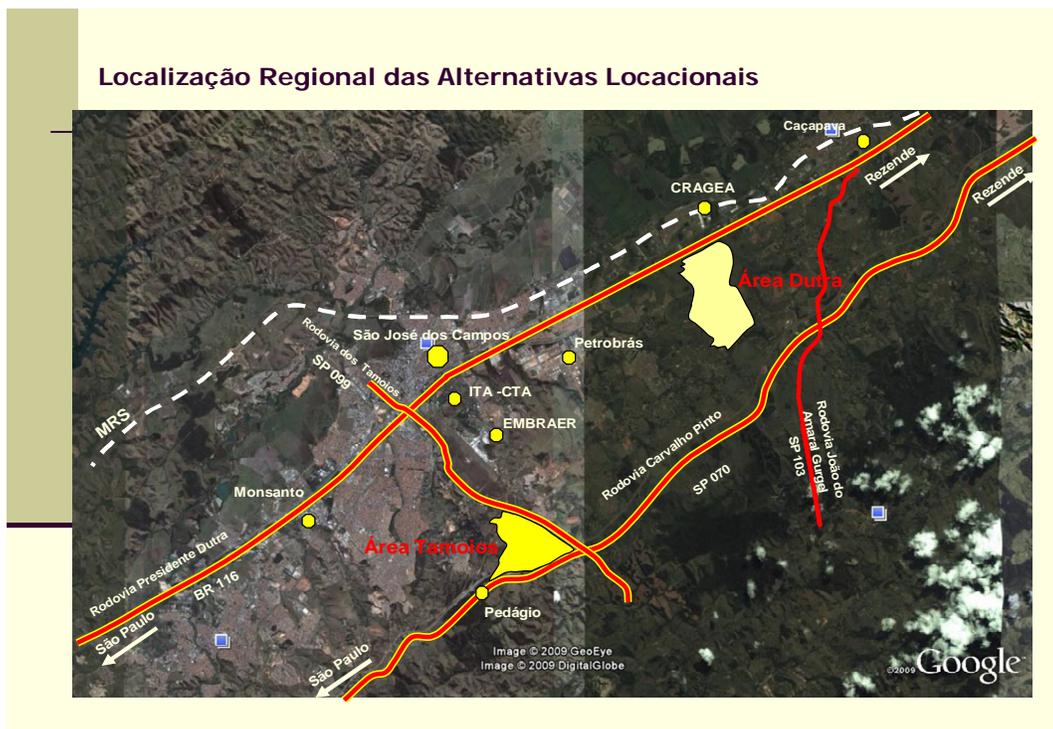
**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

logísticos, visando a racionalidade e eficiência do transporte observada nas grandes metrópoles, a capacidade de atração de investimentos e o aumento da competitividade e da eficiência econômica da economia paulista.

## 8. ALTERNATIVAS DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Os estudos conjuntos desenvolvidos e apoiados no Plano Diretor de São José dos Campos apontaram para duas alternativas, muito bem equilibradas:

- **PL Dutra com área bruta de 790 hectares:** junto à rodovia Presidente Dutra, na divisa com o município de Caçapava e muito próximo à ferrovia operada pela MRS: **acesso à 2,5 km**. O equacionamento do acesso rodoviário exige alguma obra adicional de interligação com a Via Dutra com a SP 130 que, acessa a Rodovia Carvalho Pinto [ SP 070 ] e na seqüência a Rodovia dos Tamoios [ SP 099 ].
- **PL Tamoios com área bruta de 700 hectares:** junto ao entroncamento das rodovias dos Tamoios e Carvalho Pinto, com maior facilidade de acesso rodoviário ao Porto de São Sebastião: esta contígua à rodovia, mas requerendo a construção de um **acesso ferroviário de 22,6 Km** para alcançar a linha da MRS.



Para ambas as alternativas foram estudados ramais ferroviário internos e estabelecido um zoneamento de atividades:



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

- área administrativa/apoio;
- pátio contêineres;
- área industrial;
- área para etanol vincula à dutovia;
- uso especial (Zona Franca de Manaus).

Uma estimativa bastante preliminar foi efetuada visando a **identificação do porte do empreendimento - na sua ocupação plena futura, incluindo área de expansão, resultando em investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhões [2009] em ambas as alternativas**, necessários à aquisição de área, acessos ferroviários e rodoviários, realocação de vias, implantação de infraestrutura [terraplenagem das diversas plataformas, drenagem, etc], pátios ferroviários internos e sistema viário interno. Em realidade um empreendimento como este poderá ter sua **implantação efetivada em Módulos em função das demandas e funções identificadas** e atendimento às futuras expansões.

Ambas as áreas examinadas se mostraram adequadas à implantação da **PL de São José dos Campos** e uma decisão sobre a melhor delas exigirá um aprofundamento dos estudos dos potenciais reais de demanda e do modelo de negócio e deverá levar em conta entre outros fatores:

- compatibilidade e **melhor aderência ao Plano Diretor de São José dos Campos**;
- **custo do acesso ferroviário: premissa de conexão obrigatória da PL à ferrovia**, acentuando o papel da PL como fator de mudança na Matriz do Transporte de Cargas, hoje item incorporado à Lei Estadual das Mudanças Climáticas que prevê redução de 20% nas emissões de gás efeito estufa até 2020;
- **custo acesso rodoviário**;
- facilidade de **conexão com o aeroporto [cargas] de São José dos Campos**;
- **acessibilidade regional** da PL de São José dos Campos, incluindo acesso ao Porto de São Sebastião.

## **9. SEQUENCIA DOS ESTUDOS PARA A PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

A escolha definitiva da área e a fixação do efetivo modelo do empreendimento e sua equação econômico-financeira - institucional irá requerer o aprofundamento do projeto - **principalmente quanto ao papel e ao porte real da PL's**, através da verificação da demanda por espaços na plataforma, vis-à-vis às disponibilidades constatadas.



## PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS RELATÓRIO DE CONCEPÇÃO E ESTUDOS LOCACIONAIS

### 1. INTRODUÇÃO

Por mútuo interesse no desenvolvimento de uma Plataforma Logística, o Estado de São Paulo e a Prefeitura de São José dos Campos estabeleceram um **Protocolo de Intenções** [Processo SEP- 0363/2009], firmado em 03 do mês de julho do ano de 2009, por meio da Secretaria de Economia e Planejamento – SEP, da Secretaria de Estado dos Transportes – SET e tendo como interveniente a Companhia Docas de São Sebastião e de outro lado, a Prefeitura Municipal de São José dos Campos e tendo como intervenientes a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia e a Secretaria de Transportes, **objetivando estudos preliminares para subsidiar o projeto de implantação da Plataforma Logística de São José dos Campos.**

Como desdobramento, criou-se através da Resolução SEP-10 publicada em 20-8-2009 um **Grupo de Trabalho - GT** com a seguinte composição:

#### **Secretaria dos Transportes:**

Milton Xavier ( ST )

Frederico Bussinger ( CDSS )

#### **Secretaria de Economia e Planejamento:**

Renata de Andrade Leal ( SEP/GS )

Salvador Cesar Carletto ( SEP/CPA ) – Coordenador

#### **Prefeitura de São José dos Campos:**

Carlos Eduardo Santana - Assessor de Projetos Estratégicos

José de Mello Corrêa - Secretário de Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia

O trabalho do GT contou com a participação das equipes da Prefeitura de São José dos Campos: Claudio Aulísio Maia e Marco Aurélio Castanho Angeli; da Secretaria dos Transportes: Danilo Holanda Rolim e Helio Corrêa; da Companhia Docas de São Sebastião: Maria da Conceição Marins; da Secretaria de Economia e Planejamento: Marcelo Peixoto e Reynaldo Dinamarco; da Secretaria da Fazenda: André Grotti; além de apoio de Antonio Marinetto Calvo-Flores e Marco Antonio Silveira.



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

A 1ª reunião do GT ocorreu em 26 de agosto de 2009 e, após oito encontros técnicos, concluiu uma etapa dos trabalhos correspondente à **Concepção da Plataforma Logística - PL** e aos **Estudos Locacionais**, relatados neste relatório.

## **2. CONTEXTO MUNDIAL DA CARGA**

No contexto globalizado da economia internacional, verifica-se que ocorre uma evidência mundial, quando enfocada sob a ótica da logística do transporte de mercadorias:

- O negócio do transporte, as atividades e serviços associados à **transferência de mercadorias** – que têm evoluído espantosamente nos últimos anos em todo o mundo.
- Em todo o mundo realizam-se ações voltadas a implementação de **novas formas de operar este mercado, que são as PL - Plataformas Logísticas**, pois se constatou que não há futuro em persistir na linha tradicional de negócios para o transporte e distribuição física.
- Tem-se atuado pró-ativamente para integrar-se de imediato em uma nova linha de pensamento e trabalho para **projetar e liderar o processo de mudança**.
- Benefícios evidentes em **monitorar a mudança imediata**, adiantando-se aos competidores internos e externos e gerando vantagens competitivas e de negócios.

Também, a partir da experiência internacional, depreende-se um 'modelo-síntese' para as **PL's - Plataformas Logísticas** em operação no exterior:

- Cada usuário interno tem o seu próprio negócio e existe uma **empresa que promove, mantém e administra a Plataforma**.
- A **Plataforma está setorizada** em diferentes áreas empresariais para serviços aos veículos, às cargas, às indústrias e aos negócios e pessoas relacionadas com eles.
- Estas áreas parceladas são vendidas ou alugadas para serem **ocupadas modularmente à medida das necessidades dos usuários**, que podem expandir-se no futuro mediante o mesmo procedimento.
- As Plataformas compõem-se de **áreas ordenadas e específicas** para transportadores, atacadistas, distribuidores, empresas de courier, produtos acabados, processos logísticos de agregação de valor, autoridades e serviços gerais.
- Existe uma **infraestrutura para os serviços gerais** à disposição dos usuários, como salas de reuniões, comunicações especiais, treinamentos, show-rooms, restaurantes, estacionamentos, centro de convenções etc. que podem ser exploradas sob terceirização.



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

EXEMPLOS INTERNACIONAIS DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EM OPERAÇÃO							
Situação	País	Modelo Institucional			Área [Ha]	Invest. (milhões)	Invest. US\$ milhões Dez/09
		Governo centralizador(%) ) Menor participação Privada	Apenas Empreendedor(es) privado (os)	Governo provê incentivos(I) / benefícios (B)			
<b>Plataformas Logísticas Internacionais em Operação</b>	<b>ITÁLIA</b>						
	Plataforma Logística de <b>Padova</b> - intermodalidade: rodo/ferro	56%			200	21 euros	31
	Plataforma Logística de <b>Rovigo</b> - intermodalidade: rodo/ferro/hidro				160		
	Società Interporto di <b>Torino</b> - Intermodalidade: rodo/ferro/ligação direta portos da região				150		
	<b>ESPAÑA</b>						
	<b>ZAL - Barcelona</b> - Centro Multimodal de Distribuição e Logística	52%			68	145 euros	211
	Plat. Multi.de <b>Álava</b> -Terminal intermodal/acesso ferrov. às naves	53%			167	360 euros	524
	<b>FRANÇA</b>						
	Plataforma Logística de <b>Sogaris-Rugis</b> Intermodalidade rodo/ferro	63%					
	Aglomeración de <b>Lens-Hénin</b> - PL Multimodal rodo/ferro/hidro			<b>INCENTIVOS FISCAIS</b>	300		
	<b>CHILE</b>						
	Zona de Extensão de Apoio Logístico (ZEAL) - <b>Valparaíso</b>	Regulador	Concessionário			US\$ 29	29
	<b>HOLANDA</b>						
	PL de <b>Rotterdam</b> - Intern:rodo/ferro/hidro/dutov.						
	<b>ESTADOS UNIDOS</b>						
PL de <b>Long Beach</b> - Intermodalidade:rodo/ferro/porto					R\$ 3.700	2112	



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

### 3. CONTEXTO ESTADUAL DA CARGA

O transporte de carga no Estado de São Paulo apóia-se essencialmente no modal rodoviário – **próximo de 90%** - dentro de um modelo assentado na tradição das empresas transportadoras operando individualmente, resultando no aumento dos custos de transporte, de manutenção rodoviária, e de preço final dos produtos – **46% dos caminhões trafegam vazios** – além do aumento nas emissões e poluição ambiental, ressaltando a deseconomia da **falta completa de logística do sistema**.

Do movimento geral de carga no Estado, próximo de 90% das viagens originam-se e destinam-se dentro do seu território; somente a **RMSP movimentada 300 milhões ton./ano, quatro vezes o movimento do Porto de Santos** – 80 milhões ton./ano, o maior porto brasileiro.

### 4. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS NO ESTADO DE SÃO PAULO: COMPONENTE ESTRATÉGICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Dentro de uma visão de modernização da economia do Estado, as **PL's - Plataformas Logísticas** deveriam se converter em **componentes estratégicos** não só para uma racionalização mínima do sistema de transporte de mercadorias, com seus benefícios imediatos na redução de custos, mas, sobretudo, como elemento de uma política de organização e articulação do território - principalmente na Macrometrópole Paulista - redesenhando os fluxos e ajudando na ordenação dos espaços urbanos e na melhoria da qualidade do meio ambiente, hoje fortemente impactados pela carga transitando e congestionando as vias urbanas.

Sob este enfoque, as **PL's - Plataformas Logísticas** atuariam:

- Como o principal elemento na **redução das emissões de gases - 'efeito estufa'**, pela racionalização dos fluxos e alteração na matriz de transporte, privilegiando modos não rodoviários.
- Como forte incidência em aspectos chave da **profissionalização e competitividade das empresas de transporte**.
- Como um impulso necessário para a reconversão dos setores de transporte, comércio exterior e armazenagem, tendentes a alcançar uma **especialização em modernos conceitos de logística**.
- Como um novo e eficaz instrumento de eficiência locacional para as infra-estruturas logísticas, e para a planificação e otimização do uso das infraestruturas gerais, para



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

**fortalecer a vocação terciária do Estado de São Paulo** e melhorar a relação delas com a sociedade civil.

- Como uma nova e importante fonte de geração de novos empregos.
- Como uma aposta firme ao futuro e orientada à **redução do 'custo logístico São Paulo'**, melhorando o resultado e reduzindo o custo da distribuição física, diminuindo a congestão do tráfego urbano e contribuindo para preservação do meio ambiente.

A Macrometrópole paulista: São José dos Campos, Baixada Santista, Campinas e Sorocaba, que num raio de aproximadamente 100 km da Capital não só concentra 50% da população e 70% do PIB estadual, como também contém a RMSP, cuja travessia ferroviária constitui-se no maior gargalo logístico do país e cujo equacionamento constitui-se no desafio prioritário que requer pelo menos três ações estratégicas:

- A fixação de uma **política global de logística de carga** com desdobramentos em **atribuições legais ao Estado**, regulamentando este **novo componente do sistema de transporte, que é a Plataforma Logística – PL**;
- A alteração no modelo de transporte de carga, com **a progressiva participação do modal ferroviário na matriz de transporte de carga**, que seria obrigatório a cada nova Plataforma Logística – PL a ser implementada;
- A implementação de um **Programa Estadual de Plataformas Logísticas – PL** que deverá contemplar numa **seqüência de prioridades**;
- Um **'primeiro colar' de PL's vinculadas ao Ferroanel Metropolitano** que deverá se converter em realidade - **e ao Rodoanel de São Paulo** - a caminho da sua completa realização, desvinculando definitivamente a carga do transporte de passageiros da CPTM;
- Um **'segundo colar' de PL's de atendimento à Macrometrópole**: São José dos Campos [Porto de São Sebastião], Campinas, Sorocaba e Baixada Santista [Porto de Santos];
- Um **conjunto de PL's estrategicamente locadas na hidrovia e na malha ferroviária e ramais no interior de Estado de São Paulo** e conectadas pela ferrovia àquelas plataformas de outros Estados.



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

Uma avaliação recente da necessidade de Plataformas Logísticas para adequar estrategicamente o Estado de São Paulo e colocá-lo minimamente nos padrões internacionais para o transporte de cargas, resultou em **1.500 a 2.000 hectares ou 15 a 20 milhões de m<sup>2</sup>** de áreas para operação de carga. Considerando-se a concentração de cargas na RMSP, aproximadamente **50% desta necessidade estaria no ‘primeiro colar’ de PL’s** e o restante distribuído proporcionalmente entre o **‘segundo colar’ de PL’s [Macrometropole] e o interior** do Estado.

Uma primeira idéia das áreas estudadas para a PL de São José dos Campos, que também incorpora em seu interior áreas industriais, resultou em área líquida para a carga - geral, contêineres, entreposto e estocagem de etanol (dutovia) - de aproximadamente **200 hectares, considerada a PL na sua ocupação plena, inclusive área de expansão.**

#### **4.1 ESTRUTURAÇÃO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

A vocação do Município - eminentemente industrial e de tecnologia de ponta - reflete na concepção da PL como aglutinadora de ‘atividades limpas’, sem a presença de granéis sólidos e concentradora de atividades industriais do mais alto valor agregado, por exemplo – produtos cirúrgicos, óticos, farmacêuticos, nanotecnologia – voltados mais para o transporte aeroviário, ou mesmo, a atividades puramente comerciais, como hotéis, centros de exposição permanentes – tipo Anhembi, etc.

São José dos Campos, inclusive, está sendo a primeira inclusão na legislação federal de funcionamento como **aeroporto - indústria**: o aeroporto de SJC tem pista de 50m x 2.700 m, homologada para as maiores aeronaves comerciais atualmente em uso.

Esse aeroporto, como aeroporto em regime especial, encontra-se em fase de regulamentação e pretende atuar em regime de entreposto aduaneiro interior (porto seco) para importação e exportação, operado na forma de estação aduaneira em recinto alfandegado de uso público ou privativo misto e credenciado para atuar em desembarços alfandegários pela Secretaria de Receita Federal.

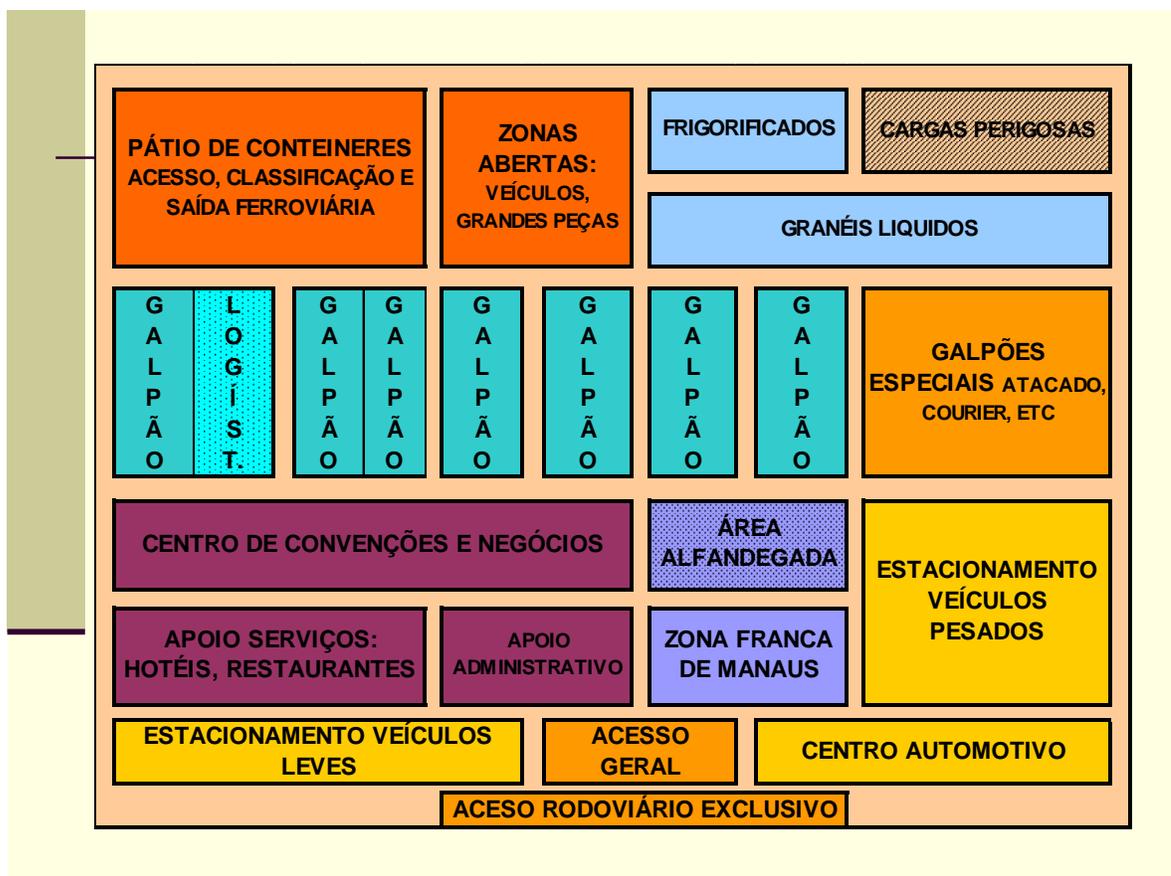
Assim, por estas particularidades e pelo seu possível vínculo como retro-porto de São Sebastião, os **principais componentes da Plataforma Logística** podem ser os seguintes:

- Área de apoio administrativo, espaço de eventos e negócios;



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

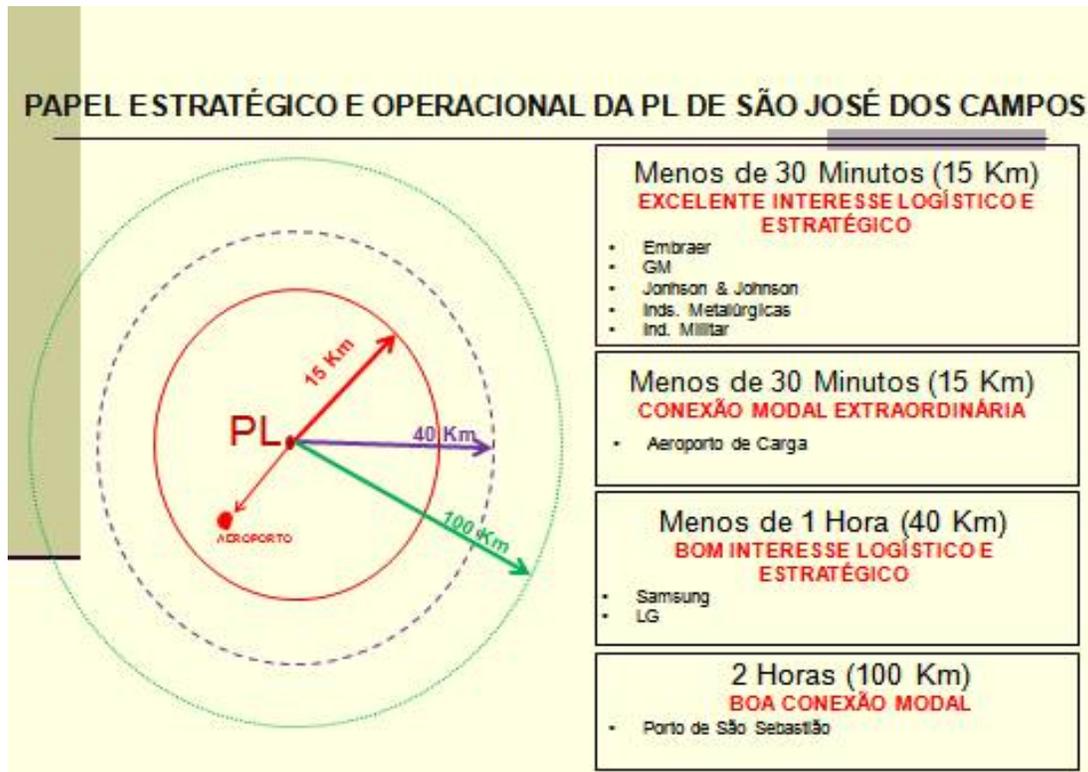
- Pátio de operação de containeres [retro-porto];
- Área de indústrias voltadas à tecnologia e de alto valor agregado;
- Área alfandegada;
- Posto da zona Franca de Manaus;
- Unidade de etanol vinculada a dutovia.



Em função da sua macro-localização, referida às atividades industriais e regionais, evidencia-se o caráter estratégico e operacional da PL de SJC, que assim se resume:



Governo do Estado de São Paulo  
SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO  
Coordenadoria de Planejamento e Avaliação  
Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial



## 5. REGIME DE OPERAÇÃO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Há de considerar-se o que ocorre nas bordas do Estado - como resposta direta à taxação dos 6% complementares do ICMS assim que o produto adentra o Estado no seu primeiro posto de desembaraço - antes do destino final, nestas plataformas:

- Plataforma Logística de Uberlândia ( MG )
- Plataforma Logística de Juiz de Fora ( MG )
- Plataforma Logística de Resende ( RJ )
- Plataforma Logística de Anápolis ( GO )

Estas Plataformas vêm funcionando como entreposto, onde a permanência não implica no recolhimento imediato da parcela complementar do ICMS, além de contar em quase todas elas com a extensão da Zona Franca de Manaus. A rota mais utilizada (90%) para os produtos da Zona Franca sai de Manaus via fluvial até Belém (PA) e depois segue via rodoviária a seus destinos - principalmente em São Paulo que é grande destino dos produtos



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

da Zona Franca. Este tempo de transporte de Manaus à PL - em torno de 15 dias - é oferecido como benefício no prazo de recolhimento de tributo;

Neste contexto competitivo tem-se que levar em conta pontos de atratividade para a Plataforma Logística de São José dos Campos, que podem ser assim elencados:

- Plataforma Logística de suporte e retro-área à rede de PL's da RMSP;
- Área alfandegada do Porto de São Sebastião e Aeroporto - Indústria de São José dos Campos;
- Posto da Zona Franca de Manaus;
- Estabelecimento de algum tipo de **incentivo fiscal para a PL** - em nenhum momento aventou-se qualquer tipo de 'renúncia fiscal' - **nas etapas de instalação e operação** envolvendo, por exemplo:
  - Uso de 'créditos fiscais acumulados' por alguma empresa que vá se instalar na PL;
  - Regime de tributação especial para serviços de características logísticas.

## **6. ALTERNATIVAS DE ESTRUTURAÇÃO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

O estágio alcançado pelos estudos da PL de São José dos Campos só permite elencar alternativas de modelagem para o empreendimento, que deverão ser aprofundadas em passos seguintes do projeto. Os resultados desta etapa de estudos serão apresentados no formato de tópicos, envolvendo desde definições gerais até as específicas, dentro de um encadeamento lógico. Neste caso, **a experiência internacional coletada** serviu de referência básica para as discussões sobre a conceituação e alternativas de estruturação da PL de São José dos Campos.

### **6.1 Estrutura Operacional**

A **PL - Plataforma Logística** é um termo genérico que designa um **centro de serviços**, fisicamente contínuo ou não, nucleado por atividades relacionadas ao setor de transportes, visando, por um lado, melhorar a qualidade e eficiência/produktividade de serviços de



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

transporte, armazenagem, distribuição e a própria produção e, por outro, a gestão urbana e ambiental. Para tanto as PL's tiram partido de **sinergias** existentes entre diversas atividades. Na prática, elas sempre abrangerão um **subconjunto** de:

- Estacionamento (visando à segurança das equipes e da carga – em muitos casos de alto valor agregado);
- Central de informações;
- Gestão de fretes (para minimização de tráfego ocioso de veículos);
- Centro intermodal;
- Consolidação e desconsolidação de cargas (para aumento de escalas);
- Armazenagem;
- Gestão de estoques;
- Central de distribuição física;
- Desembaraço/Gestão aduaneira;
- Acabamento/complementação de produção;

Em torno dessas **atividades-fim**, as PL's normalmente agregam outras **atividades-meio** complementares ou associadas àquelas. A título de exemplo, podem agregar:

- Manutenção de equipamentos;
- Apoio às tripulações (alimentação, repouso, lazer, atendimento de saúde, treinamento, etc.);
- Autoridades (para atendimento de pessoas e empresas, da própria PL e de clientes tipo “*poupa-tempo*”);
- Sistemas de comunicação: Infoestrutura;
- Courier;
- Bancos.

A analogia normalmente empregada para caracterizar as PL's é de um **shopping center**:

- Uma infraestrutura básica, administrada (mas não obrigatoriamente produzida/gerida) centralizadamente;
- Diversas lojas operadas/exploradas por organizações especializadas;
- Muito frequentemente existe(m) loja(s)-âncora(s).

No caso das PL's:

- a) A **infraestrutura básica** abrange:
- Acessos (rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário, dutoviário, aeroviário);
  - Info-estrutura;
  - Terminais intermodais;



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

- Sistema de abastecimento de água e energia elétrica;
  - Rede de fibra ótica;
  - Sistemas de coleta de lixo, esgotos e águas pluviais;
  - Estações de tratamento de esgotos;
  - Centrais de frio e calor;
  - Espaços comuns e de lazer;
  - Áreas verdes, Etc.
- b) As **unidades produtivas** envolvem:
- Pátios;
  - Armazéns;
  - Tancagens;
  - Oficinas, Etc.

## 6.2 Estrutura Institucional e Administrativa

**A. As unidades produtivas, prestadores de serviço-fim**, quase que invariavelmente, são **operadas/exploradas por empresas privadas**.

**B. Imobiliariamente** tem-se, no entanto, encontrado em experiências internacionais diversas alternativas:

- Propriedade do próprio operador;
- Locação de longo prazo (de propriedade do gestor da infra-estrutura básica ou de terceiro – que a constrói genericamente ou no esquema “built-to-suit”);
- Locação de curso prazo.

**C. Já quanto à infraestrutura básica**, igualmente encontra-se em experiências internacionais algumas variantes:

**c.1** - Toda a infra-estrutura básica implantada e gerida por empresa “Sociedade de Propósito Específico” - SPE, como a maioria dos shopping centers. Neste caso há algumas alternativas:

- Empresa pública;
- Empresa privada;
- Sociedade de economia mista:
  - ✓ Com ou sem a participação do proprietário original do imóvel;
  - ✓ De capital aberto ou não.

**c.2.** Coordenada por um tipo de “**gestor de condomínio**”, mas implantada e gerida por empresas especializadas (como as concessionárias de serviços da região).



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

### **6.3 PL de São José dos Campos - Alternativas de Modelo de Gestão**

Em função do perfil de São José dos Campos, uma avaliação preliminar indica que a **distribuição** terá na PL/SJC papel menos relevante que as PL's da RMSP. Em contrapartida, sua inserção no rico, industrializado e internacional Vale do Paraíba, por um lado, e proximidade de um porto (Porto de São Sebastião), por outro, indicam que atividades de **assemblagem e finalização de produção** deverão ter presença relevante na PL/SJC.

O melhor **modelo de gestão** para PL/SJC certamente seria aquele que fosse mais eficaz na viabilização de sua implementação e, em princípio, qualquer das alternativas poderia ser adotada, prevalecendo, no entanto, **como premissa do empreendimento, a menor participação direta do Poder Público**. (GESP, PMSJC e, eventualmente, Governo Federal)

Entretanto, quando dos estudos para definição da efetiva modelagem do empreendimento, há que se considerar que, dado o **caráter pioneiro** da PL/SJC – uma das primeiras de um **Programa Estadual de Plataformas Logísticas** - poder-se-á, eventualmente, considerar uma participação mais ativa dos poderes públicos, centrada, sobretudo no suporte de infraestrutura de articulação da PL com os sistemas de transporte estruturais.

Há grande probabilidade, também, de haver interesse para participação das concessionárias rodoviárias (Ecopistas, Rota dos Bandeirantes, Nova Dutra) e ferroviária (MRS). Isso:

- Acionariamente; ou
- Assumindo a responsabilidade pelos sistemas afins.

Ou ainda , numa forma de PPP:

- Societária; ou
- Funcional.

### **6.4 PL de São José dos Campos - Alternativas de Modelo de Negócio**

No estágio a que se chegou nestes estudos, e tendo como **premissa básica do empreendimento a menor participação direta do Poder Público**, apenas pode-se apontar em termos alternativos:

#### **Alternativa 1. Setor Público Indutor**



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

- Modelo de empreendimento totalmente privado.
- Estabelecimento de algum tipo de **incentivo fiscal para a PL** – que não ‘renúncia fiscal’ - **nas etapas de instalação e operação** envolvendo, por exemplo:
  - Uso de ‘créditos fiscais acumulados’ por alguma empresa que vá se instalar na PL;
  - Regime de tributação especial para serviços de características logísticas.
- O empreendedor privado poderia se credenciar a obter incentivos de natureza pública, tal como ocorre como a “Lei Rouanet”, ou seja, desde que o projeto atenda determinados objetivos públicos, tais incentivos seriam concedidos.

#### **Alternativa 2. Concessão Urbanística Ampla**

- Neste modelo a PL é parte de uma Concessão Urbanística de amplitude maior do que a PL.
- O conjunto de atividades a ser desenvolvido no interior da PL é transferido para uma SPE privada. Segundo análises preliminares de natureza jurídicas e legais isto pode ser feito sem licitação, desde que atenda requisitos que estejam presentes no Plano Diretor do Município.
- Os demais investimentos objetos da Concessão Urbanística, mas externos à PL, são de responsabilidade do concessionário da Concessão Urbanística.
- Este tipo de Modelo de Negócio não foi ainda aplicado no Estado de São Paulo, nem no país. Necessita, portanto, de estudos adicionais no âmbito jurídico.
- Sob este **Modelo o grande ator para a viabilização do empreendimento é a Prefeitura do Município** que precisará obter algumas **autorizações legislativas para desenvolver seu papel**. O ESP teria uma função indutora apenas.

#### **6.5 PL de São José dos Campos - Considerações sobre as Alternativas Levantadas**

A partir das considerações de ‘que atividades de **assemblagem e finalização de produção** deverá ter presença relevante na PL/SJC’ e ‘dado o **caráter pioneiro** da PL/SJC, pois seria uma das primeiras de um **Programa Estadual de Plataformas Logísticas**’, as alternativas



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

listadas podem representar maiores graus de dificuldades de concretização do empreendimento, tendo em vista que:

- **as funções desta plataforma são muito específicas**, embora à preliminarmente muito atrativas para o desenvolvimento de negócios;
- este **caráter pioneiro** da PL/SJC dificulta a visualização das oportunidades de negócio, especialmente pelo fato de que o **setor privado não tem experiência neste tipo de empreendimento**.
- Em todos os casos onde se pressupõe que haverá comunicação ao setor privado há o problema de que a identificação prévia de áreas poderá provocar especulação imobiliária, elevando artificialmente o valor da terra.
- No Brasil não há mecanismos legais eficientes que congelem o valor da terra para seu posterior uso em atividades consideradas não de “serviço público” mas em atividades de “interesse público”.

## **7. ESTUDOS LOCACIONAIS DA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

A verificação de espaço físico com acessibilidade adequada para comportar um empreendimento, com uma necessidade de área previamente avaliada em 500 hectares, converteu-se numa tarefa de vital importância, pois o vínculo estreito e obrigatório da PL com o ‘Plano de Desenvolvimento’ do Município de São José dos Campos, envolveu grande esforço conjunto das equipes do Estado e Prefeitura para atender os requisitos técnicos do projeto e as premissas do seu ‘Plano Diretor’.

O Município tem efetivamente data limite para apresentar **sua revisão do ‘Plano Diretor’**, onde a **fixação de áreas para a PL** deveria já figurar sob enquadramento adequado, para que outras ações a ela vinculadas possam ter seqüência.

A partir das indicações de áreas pela Prefeitura de São José dos Campos, e das recomendações do seu Plano Diretor de Desenvolvimento foram desenvolvidos estudos técnicos preliminares de localização da PL, que concentram-se em **duas alternativas**:

- **PL Dutra com área bruta de 790 hectares**: junto à rodovia Presidente Dutra, na divisa com o município de Caçapava e muito próximo à ferrovia operada pela MRS: **acesso à 2,5 km**. O equacionamento do acesso rodoviário exige alguma obra adicional de

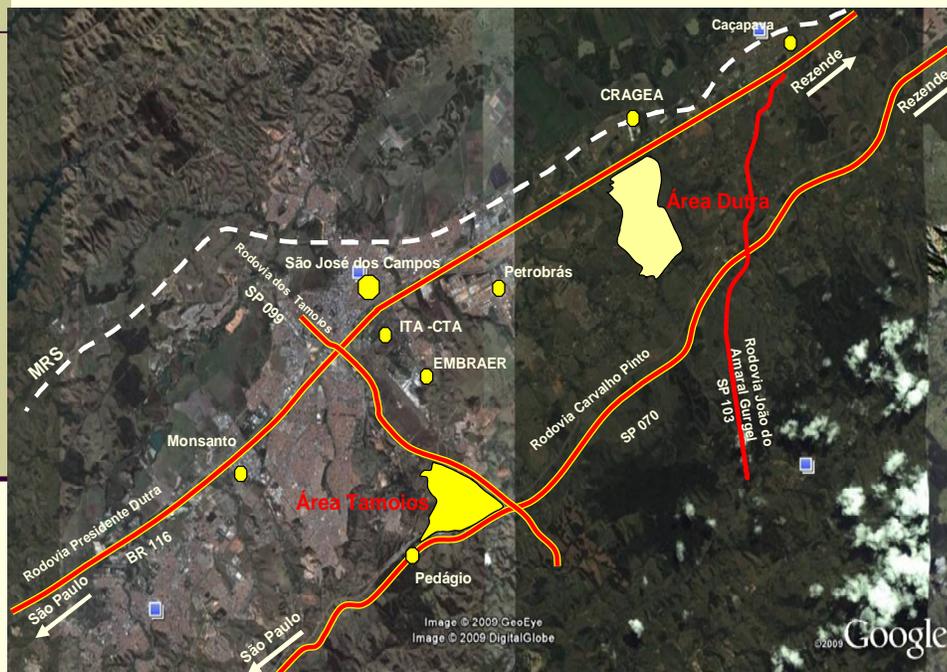


**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

interligação com a Via Dutra com a SP 130 que, acessa a Rodovia Carvalho Pinto [ SP 070 ] e na seqüência a Rodovia dos Tamoios [ SP 099 ].

- **PL Tamoios com área bruta de 700 hectares:** junto ao entroncamento das rodovias dos Tamoios e Carvalho Pinto, com maior facilidade de acesso rodoviário ao Porto de São Sebastião: esta contígua à rodovia, mas requerendo a construção de um **acesso ferroviário de 22,6 Km** para alcançar a linha da MRS.

### Localização Regional das Alternativas Locacionais



Uma estimativa bastante preliminar foi efetuada visando a **identificação do porte do empreendimento - na sua ocupação plena futura, incluindo área de expansão, resultando em investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhões** em ambas as alternativas, necessários à aquisição de área, acessos ferroviários e rodoviários, realocação de vias, implantação de infraestrutura [terraaplanagem das diversas plataformas, drenagem, etc], pátios ferroviários internos e sistema viário interno. Em realidade um empreendimento como este poderá ter sua **implantação efetivada em Módulos em função das demandas e funções identificadas** e atendimento às futuras expansões.



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

Ambas as áreas examinadas se mostraram adequadas à implantação da **PL de São José dos Campos** e uma decisão sobre a melhor delas exigirá um aprofundamento dos potenciais reais de demanda e do modelo de negócio e deverá levar em conta outros fatores, entre os quais:

- compatibilidade e **melhor aderência ao Plano Diretor de São José dos Campos;**
- **custo do acesso ferroviário:** premissa de conexão obrigatória da PL à ferrovia, acentuando o papel da PL como fator de mudança na Matriz do Transporte de Cargas, hoje item incorporado à Lei Estadual das Mudanças Climáticas que prevê redução de 20% nas emissões de gás efeito estufa até 2020;
- **custo acesso rodoviário;**
- facilidade de **conexão com o aeroporto [cargas] de São José dos Campos;**
- **acessibilidade regional** da PL de São José dos Campos, incluindo acesso ao Porto de São Sebastião.

## **8. SEQUENCIA DOS TRABALHOS PARA A PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

A escolha da área e a fixação do efetivo modelo do empreendimento e sua equação econômico-financeira - institucional irá requerer o aprofundamento do projeto - **principalmente quanto ao papel e ao porte real da PL's**, através da verificação da demanda por espaços na plataforma, vis-à-vis às disponibilidades constatadas nos estudos locacionais.



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

## PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS ANEXOS AO RELATÓRIO DE CONCEPÇÃO E ESTUDOS LOCACIONAIS

### ANEXO 1: ALGUNS MODELOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS ARCABOUÇO LEGAL E NORMATIVO

No andamento dos trabalhos e como subsidio para o desenvolvimento dos estudos para estruturação da PL - Plataforma Logística de São José dos Campos, a Companhia Docas de São Sebastião disponibilizou um apoio para reunião das experiências sobre o tema das plataformas logísticas, envolvendo estudos, elementos de caracterização, bem como informações específicas sobre o arcabouço institucional e legal de unidades em implantação no Brasil e instaladas e em operação no exterior.

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS INTERMODAIS EM OPERAÇÃO							
Situação	País	Modelo Institucional			Área Hec	Invest. (milhões)	Invest. US\$ milhões Dez/09
		Governo centralizador(% Menor participação Privada	Apenas Empreendedor(es) privado (os)	Governo provê incentivos(I) / benefícios (B)			
<b>Plataformas Logísticas Internacionais em Operação</b>	<b>ITÁLIA</b>						
	Plataforma Logística de <b>Padova</b> - intermodalidade: rodo/ferro	56%			200	21 euros	31
	Plataforma Logística de <b>Rovigo</b> - intermodalidade: rodo/ferro/hidro				160		
	Società Interporto di <b>Torino</b> - Intermodalidade: rodo/ferro/ligação direta portos da região				150		
	<b>ESPANHA</b>						
	<b>ZAL - Barcelona</b> - Centro Multimodal de Distribuição e Logística	52%			68	145 euros	211
	Plat.Multi.de <b>Álava</b> - Terminal intermodal/acesso ferrov. às naves	53%			167	360 euros	524
	<b>FRANÇA</b>						
	Plataforma Logística de <b>Sogaris-Rugis</b> Intermodalidade rodo/ferro	63%					
	Aglomeración de <b>Lens-Hénin</b> - PL Multimodal rodo/ferro/hidro			<b>INCENTIVOS FISCAIS</b>	300		
	<b>CHILE</b>						
	Zona de Extensão de Apoio Logístico ( <b>ZEAL</b> ) - <b>Valparaíso</b>	regulador	concessionário			US\$ 29	29
	<b>HOLANDA</b>						
	PL de <b>Rotterdam</b> - Interm:rodo/ferro/hidro/dutov.						
	<b>ESTADOS UNIDOS</b>						
PL de <b>Long Beach</b> - Intermodalidade:rodo/ferro/porto					R\$ 3.700	2112	



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

**PLATAFORMAS LOGÍSTICAS INTERMODAIS EM IMPLANTAÇÃO**

Situação	País	Modelo Institucional			Área Hec	Invest. (milhões)	Invest. US\$ milhões Dez/09
		Governo centralizador(% Menor participação Privada	Apenas Empreendedor(es) privado (os)	Governo provê incentivos(I) / benefícios (B)			
Projetos em Andamento	<b>ESPANHA</b>						
	PL Saragoça (Plaza)Madrid-Barcelona/Centro Inter.rodoferro/ar	64%					
	Barcelona-Zona de Atividades Logísticas (ZAL) - expansão				560	265 euros	386
	<b>BRASIL</b>						
	PL Multimodal de Goiás - Interm.rodoferro/aeroportuário	xx		INCENTIVOS	375	400 euros	582

**PLATAFORMAS LOGÍSTICAS INTERMODAIS EM PROJETO**

Situação	País	Modelo Institucional			Área Hec	Invest. (milhões)	Invest. US\$ milhões Dez/09
		Governo centralizador(% Menor participação Privada	Apenas Empreendedor(es) privado (os)	Governo provê incentivos(I) / benefícios (B)			
Projetos em Elaboração / Planos / Estudos	<b>BRASIL</b>						
	PL Juazeiro - Interm. rodoferro/hidro/aeroportuário	51%				R\$ 100	57
	CL Integr.-Feira de Santana- Interm.rodoferro/ar/porto/hidro						
	PORTUGAL - "Portugal Logístico" - Janela Única Logística	13%				Estado: 131 euros Priv.: 907 euros	Estado: 191 Priv. 1.320
	<b>CHILE</b>						
	PL de Bio-Santiago - Multi:rodoferro/marítimo/aéreo				867		
	<b>HOLANDA-2020:ampli.Porto Maasvlakte/construção Porto 2</b>						
	EEUU - mudanças operações trens/alam.corredor/ferro					R\$ 893	510
<b>ITÁLIA</b>							
	Polo Logística Tortona - obra prevista nov/2010				10	60 euros	87



Governo do Estado de São Paulo  
SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO  
Coordenadoria de Planejamento e Avaliação  
Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial

ANEXO 2: PLATAFORMAS LOGÍSTICA DE GOIÁS [ANÁPOLIS]

PLATAFORMA LOGÍSTICA DE GOIÁS [ ANÁPOLIS]



PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DE GOIÁS	
UNIDADES	ÁREAS [MI L M <sup>2</sup> ]
SERVIÇOS DE APOIO E ADMINISTRAÇÃO	470
TRANSPORTES TERRESTRES	1.870
TERMINAL DE CARGA AÉREA	385
TERMINAL FERROVIÁRIO	440
ZONA FRANCA DE MANAUS	575
TOTAL DE AREA DA PL (PLANTA)	3.740
TOTAL TERRENO	6.967

1 - EXPERIÊNCIAS BRASILEIRAS

No Brasil, essa opção de desenvolvimento estrutural e conceitual encontra-se na fase inicial. A idéia de redes de Plataformas Logísticas Intermodais de Transportes, desenvolvida na Europa a partir dos anos 90, ainda se encontra em fase de gestação no nosso País.

O projeto da Plataforma Logística Intermodal do Estado de Goiás é o que se apresenta em estágio de evolução mais avançado, com seu arcabouço legal e normativo definido, o que, por óbvio, viabiliza a materialização de tão importante sistema.

De qualquer forma, será feita breve síntese de alguns casos, com destaque ao arcabouço legal e normativo adotado pelo Estado de Goiás, o qual nos parece eficiente para enfrentar os desafios que todo novo modelo de sistema da espécie apresenta.

• **ESTADO DE GOIÁS**

Lei 13.919 - 04/10/2001, com as alterações feitas pela Lei 14.425, de 12/05/2003  
Cria o Pólo de Serviços Tecnológicos Avançados do Estado de Goiás e institui o Subprograma TECNOPRODUZIR



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

Lei 14.040 - 21/12/2001, com as alterações feitas pela Lei 14.425, de 12/05/2003  
Autoriza o Estado de Goiás a implementar o Projeto Plataforma Logística Multimodal de Anápolis

Decreto [5.582](#) - 09/04/2002  
Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação os imóveis localizados no município de Anápolis

Lei [14.293](#) - 31/10/2002  
Autoriza a desapropriação das áreas para a implantação da Plataforma Logística Multimodal

Lei [14.754](#) - 22/04/2004  
Autoriza o Estado de Goiás a Constituir, sob a forma de sociedade por ações a empresa "*Plataforma Logística de Goiás S/A*"

Lei [14.910](#) - 11/08/2004  
Dispõe sobre a instituição do Programa de Parcerias Púlicas - Privada e da Constituição da Companhia de Investimento e Parcerias do Estado de Goiás - GOIÁS PARCERIAS S.A.

Lei 16.272 - 30/05/2008  
Dispõe sobre a organização da administração direta, autarquia e fundacional do Poder Executivo. (Jurisdicionamento da empresa GOIÁS PARCERIAS à SEPLAN e incorporação da Plataforma Logística pela GOIÁS PARCERIAS S/A)

Breve análise da empresa "*Plataforma Logística de Goiás S/A*", à luz da Lei 14.754/2004 que autorizou a sua constituição:

**LEI Nº 14.754, DE 22 DE ABRIL DE 2004.**

**Autoriza o Estado de Goiás a constituir, sob a forma de sociedade por ações, a empresa *Plataforma Logística de Goiás S/A*.**

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE GOIÁS, nos termos do art. 10 da Constituição Estadual, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É o Estado de Goiás, através do Poder Executivo, autorizado a constituir, sob a denominação de Plataforma Logística de Goiás S/A, uma sociedade por ações, jurisdicionada à Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento.

§ 1º Além do Estado de Goiás, na qualidade de acionista fundador, poderão participar do capital social da Plataforma Logística de Goiás S/A pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, ainda que não tenham domicílio no território estadual.

§ 2º A participação do Estado de Goiás no capital social da Plataforma Logística de Goiás S/A, em percentual a ser definido em ato do Chefe do Poder Executivo, observadas as prescrições legais, destina-se a criar condições efetivas para



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

a viabilização da sociedade.

§ 3º A integralização de capital, por parte do Estado de Goiás, na Plataforma Logística de Goiás S/A, poderá ser feita em dinheiro e/ou em bens, observadas as prescrições legais aplicáveis à espécie.

§ 4º Viabilizada a empresa, a critério do Chefe do Poder Executivo, a participação acionária do Estado de Goiás na Plataforma Logística de Goiás S/A será transferida a pessoas do setor privado, dela acionistas ou não, consoante disposições legais pertinentes.

Art. 2º A Plataforma Logística de Goiás S/A tem por finalidade, na área da logística, construir uma rede de facilidades, visando promover, com grande agilidade, eficiência e baixos custos, a movimentação de produtos a granel e de mercadorias em geral, além da prestação de serviços relacionados com os seus objetivos ou a eles complementares.

Art. 3º Para execução do disposto nesta Lei, o Estado de Goiás é autorizado, observado o limite previsto no seu art. 7º a contrair empréstimos e financiamentos e a promover alienações de bens, assim como firmar convênios com entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras.

Parágrafo único. As alienações de bens serão sempre precedidas de avaliação, e as de imóveis, também de lei autorizativa específica.

Art. 4º A administração da Plataforma Logística de Goiás S/A será exercida, provisoriamente, por um Conselho de Administração, integrado pelo Secretário do Planejamento e Desenvolvimento, que o presidirá, pelos Secretários da Fazenda e de Indústria e Comércio e outras pessoas da livre escolha e designação do Governador do Estado, e por uma Diretoria Executiva.

§ 1º Integrarão a Diretoria Executiva provisória a que se refere o caput um Presidente, um Vice-Presidente, que será o Diretor de Operações, e um Diretor Administrativo-Financeiro e durará até que, integralizado o capital social da sociedade e aprovado o seu estatuto, tomem posse os diretores eleitos em assembléia geral.

§ 2º Os membros da Diretoria Executiva provisória são da livre designação do Governador do Estado e escolhidos dentre servidores públicos de que trata o art. 6º desta Lei, que terão direito, além da remuneração do cargo ou emprego de que forem titulares, a um complemento financeiro, a título de gratificação de representação correspondentes a 1/6 (um sexto) do valor dos subsídios dos Presidente e Diretores autárquicos, por conta dos cofres da empresa.

Art. 5º O estatuto social da Plataforma Logística de Goiás S/A deverá ser aprovado no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados da posse dos membros da Diretoria Executiva a que se refere o art. 4º desta Lei.

Art. 6º A Plataforma Logística de Goiás S/A, enquanto não integralizado o seu capital social, não disporá de quadro de pessoal, podendo as suas necessidades, a juízo do Governador do Estado, ser supridas mediante a cessão de servidores estaduais da Administração direta ou autárquica durante o exercício em que for



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

constituída, prorrogável por até 2 (dois) anos subseqüentes, sem ônus para a empresa.

Art. 7º É o Chefe do Poder Executivo autorizado a abrir, no corrente exercício financeiro, créditos especiais até o limite de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), destinados a acorrer às despesas decorrentes da execução desta Lei, inclusive participação acionária do Estado na Plataforma Logística de Goiás S/A.

Parágrafo único. O Poder Executivo fará constar, se necessário, nos futuros orçamentos do Estado, dotação suficiente ao atendimento de despesas advindas desta Lei ou para a integralização de capital da Plataforma Logística de Goiás S/A.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS, em Goiânia, 22 de abril de 2004, 116º da República.

MARCONI FERREIRA PERILLO JÚNIOR

Ivan Soares de Gouvêa

José Carlos Siqueira Giuseppe Vecci

(D. O. de 23-04-2004) - Suplemento

*Este texto não substitui o publicado no D. O. de 23.04.2004.*

A empresa "Plataforma Logística de Goiás S.A." - Sociedade de Economia Mista - Entidade da Administração Indireta - é jurisdicionada à Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento (art. 1º).

A Administração da Sociedade é exercida por um Conselho de Administração, com função deliberativa, e uma Diretoria Executiva, com função de gestão dos negócios (art. 9º).

O Conselho de Administração é composto por até 05 (cinco) membros, eleitos pela Assembléia Geral, permitida a reeleição (art. 10). O Presidente do Conselho de Administração é o Titular da Pasta Jurisdicionante.

A Diretoria Executiva é composta por 03 (três) membros, assim definida: 01 (um) Presidente; 01 (um) Diretor de Operações; 01 (um) Diretor administrativo - Financeiro  
O Conselho Fiscal é composto por 03 (três) membros efetivos e 03 (três) suplentes, eleitos pela Assembléia Geral Ordinária, permitida a reeleição (art. 26).

A Sociedade detém as seguintes competências legais: a incorporação, a implantação, a administração, a operação e a exploração da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, compreendendo a Administração do Aeroporto de Anápolis, a Construção de Armazéns; a Implantação da Infra-estrutura; e a Gestão dos Serviços de Logística da Plataforma, bem como todas as ações inerentes ao Centro de Transporte Terrestre: onde serão agrupados os Atacadistas e Operadores Logísticos em geral; o Setor para Indústria de Transformação; o Pólo de Serviços e Administração; os Terminais de Frete Aéreo, Ferroviário e Rodoviário.



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

Além do Estado de Goiás, na qualidade de acionista fundador, poderão participar do capital social da Companhia pessoas físicas ou jurídicas, nacionais ou estrangeiras, ainda que não tenham domicílio no território estadual (§ 1º, art. 1º).

A participação do Estado de Goiás no capital social da Companhia deve ser em percentual que crie condições efetivas para a viabilização da Sociedade (§ 2º, art. 1º).

Ficou prevista a possibilidade de a integralização de capital, por parte do Estado de Goiás, ser feita em dinheiro e/ou em bens, observadas as prescrições legais aplicáveis à espécie (§ 3º, art. 1º).

Para execução do disposto na Lei, o Estado de Goiás ficou autorizado, observado o limite previsto no seu art. 7º a contrair empréstimos e financiamentos e a promover alienações de bens, assim como firmar convênios com entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras (art. 3º).

o Chefe do Poder Executivo ficou autorizado a abrir, no exercício de 2004, créditos especiais até o limite de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), destinados a acorrer às despesas decorrentes da execução da Lei, inclusive participação acionária do Estado na Plataforma Logística de Goiás S/A.. O Poder Executivo ficou também autorizado a fazer constar, se necessário, nos futuros orçamentos do Estado, dotação suficiente ao atendimento de despesas advindas da Lei ou para a integralização de capital da Plataforma Logística de Goiás S/A.. (§ Único e "caput" art. 7º).

Viabilizada a Empresa, a critério do Chefe do Poder Executivo, a participação acionária do Estado de Goiás na Plataforma Logística de Goiás S.A. será transferida a pessoas do setor privado, dela acionistas ou não, consoante disposições legais pertinentes (§ 4º, art. 1º).

A Companhia, enquanto não integralizado o seu capital social, não pode dispor de quadro de pessoal, sendo as suas necessidades supridas, a juízo do Governador do Estado, mediante a cessão de servidores estaduais da Administração Direta ou Autárquica. Isto, durante o exercício em que foi constituída, prorrogável por até 2 (dois) anos subseqüentes, sem ônus para a Empresa (art. 6º).

- **ESTADO DA BAHIA**

Conforme notícia de 30/07/2009, da Secretaria do Planejamento Desenvolvimento de Goiás, a Plataforma Logística de Goiás será modelo para o governo da Bahia.  
[http://www.seplan.go.gov.br/view.asp?id\\_men=9&id\\_cad=1&idnot=716](http://www.seplan.go.gov.br/view.asp?id_men=9&id_cad=1&idnot=716)

Segundo a notícia, o Diretor de Intermodalismo da Secretaria de Infra-Estrutura do Governo do Estado da Bahia ressaltou que Goiás saiu na frente entre os Estados da Federação e hoje serve como modelo na estratégia de logística. Assim, "*A troca de informações com os técnicos do governo goiano envolvidos na implantação da Plataforma de Goiás é fundamental para que possamos instalar em breve a Plataforma Logística de Feira de Santana*". As experiências repassadas ao governo baiano vão desde a implantação da infra-estrutura básica até a integração dos modais rodoviário, aeroviário e ferroviário.



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

Nesse contexto, também foram repassados ao governo baiano os aspectos jurídico-institucionais e o modelo de gestão adotado pelo governo goiano.

No tocante a Juazeiro, o Governo do Estado da Bahia, no início de 2008, assinou Protocolo de Intenções com a empresa pública espanhola Plataforma Logística de Zaragoza - Plaza S.A., definindo bases de cooperação, tendo em vista o desenvolvimento do projeto de implantação da Plataforma Logística Multimodal de Transportes de Juazeiro.

A parceria é consequência do resultado positivo do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira e Ambiental realizado para o empreendimento.

Coordenado pelas Secretarias do Planejamento e de Infra-Estrutura do Governo do Estado da Bahia, o estudo de viabilidade da Plataforma Logística de Juazeiro foi realizado por um consórcio de empresas espanholas do qual a Plaza S.A. foi parte integrante.

O estudo foi financiado pelo Governo da Espanha, ao custo de aproximadamente 230 mil euros, por doação proveniente das Linhas de Financiamento de Estudos de Viabilidade - FEV, instrumento gerenciado pelo Ministério de Indústria, Comércio e Turismo daquele país, que financia estudos de viabilidade realizados por empresas espanholas para projetos ou programas de interesse comum entre a Espanha e o país beneficiário.

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=572589>

- **ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**

Segundo notícia de 21/09/2009, da Agência de Desenvolvimento Tietê Paraná, o Rio Grande do Sul instalou "*força-tarefa para desenvolver transporte intermodal no Estado*", criada a partir de acordo entre o Rio Grande do Sul e o Governo da Holanda.  
<http://www.adtp.org.br/artigo.php?idartigo=11546>

A Força-Tarefa Intermodal é liderada pela Governadora e composta pelo Secretário de Infraestrutura e Logística, pelo Ministro dos Transportes da Holanda, além de empresários. Participaram da instalação da Força-Tarefa, o Secretário-Geral de Governo, deputados estaduais e representantes de entidades empresariais.

Na notícia, a Governadora destacou que o projeto desenvolvido em parceria com o país europeu é modelo e serviu como base para implementação de iniciativa semelhante no Pará, ressaltando que "*O acordo entre Brasil e Holanda encontrou o Estado pronto para iniciar um processo de cooperação, que trouxesse conhecimento da inclusão do transporte pelas águas no modelo*".

Em outra notícia, desta feita de 21/09/09, também divulgada pela ADTP, a Governadora registrou que "*no caso das metas traçadas para 2023, não se trata de conversa. Neste momento, graças a uma consultoria fechada no ano passado com o governo holandês (administração do Porto de Amsterdam), sai do forno o Master Plan (Plano Diretor) do Business Plan já elaborado para a área hidroportuária do RS. O diagnóstico acabou gerando o Plano Diretor, ainda não anunciado*".

<http://www.adtp.org.br/artigo.php?idartigo=11546>

- **ESTADO DE SANTA CATARINA**



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

A Fundação Universitária José Bonifácio elaborou estudo para o Governo do Estado de Santa Catarina (março de 2005) dispendo sobre "Projetos Estruturantes da Infra-Estrutura Logística de Santa Catarina", dentre os quais incluiu a "Construção de Plataformas Logísticas" (Projeto nº 5). Conforme informa esse estudo, "mesmo dispendo de uma malha ferroviária acessando o estado via região central e parte do litoral, 92% das cargas em Santa Catarina são movimentadas por rodovias. A movimentação com origem/destino São Paulo soma 5,0 milhões de t/ano, que poderia utilizar a ferrovia, com vantagens de custo, desde que se dispusesse de um sistema eficiente de transferência de modal. Com esse objetivo, propõe-se a construção de duas Plataformas Logísticas, que seriam centros para consolidação de cargas fracionadas para viabilizar seu transporte por ferrovia, uma no litoral, em Araguari, e outra em Lages, no entroncamento da malha da ALL-DELARA com a BR-116 e com a BR-280. As cargas seriam levadas de caminhão até essas Plataformas Logísticas onde seriam estocadas em regime de Armazém Geral. A ALL-DELARA mediante acordo prévio com os usuários, disponibilizaria de início uma composição a cada três dias nos dois sentidos. As cargas seriam paletizadas ou containerizadas para facilitar a distribuição. O investimento inicial em cada plataforma logística é da ordem de US\$ 10 milhões, e as mesmas seriam construídas pela ALL-DELARA e operadores de transporte multimodal (OTM). Além dessas duas estações de transbordo, outra plataforma logística poderia ser construída, futuramente, em Criciúma, onde cargas gaúchas em direção a São Paulo poderiam ser captadas pela ferrovia."

[http://www.spg.sc.gov.br/planejamento/arquivos/SC\\_FUJB\\_Relatorio\\_Final\\_mar05.pdf](http://www.spg.sc.gov.br/planejamento/arquivos/SC_FUJB_Relatorio_Final_mar05.pdf)

Os Projetos de nºs 1 a 4 e 6 são: Adequação da Malha Rodoviária do Estado; Eixo Logístico São Francisco do Sul - Babitonga; Eixo Logístico Itajaí - Navegantes; Eixo Logístico do Sul do Estado - Imbituba; e Eixo de Transporte Bi-oceânico.

Em cada caso, conforme informa o estudo, "foi apontada uma possível modelagem financeira a ser instrumentada pelo Governo. Procurou-se, de preferência, evitar a necessidade de investimento por parte do Governo do Estado, a despeito do fato de que, através da Lei nº 12.930/04, foi institucionalizado o mecanismo através do qual o Estado estaria apto a estruturar as PPP com parceiros privados. O trabalho parte do princípio de que tais parcerias devem ter o Estado como parceiro facilitador, no sentido da obtenção de licenças e negociações com outras unidades federativas ou com a União, mas sempre com envolvimento financeiro mínimo."

Nesse contexto, ficou dito no estudo:

Projeto nº 1 - Adequação da Malha Rodoviária do Estado:

Programa de Conservação de Rodovias: Além das rodovias estaduais, é importante que se estadualizem as rodovias federais mais importantes através de convênio com o Governo Federal, cabendo ao Governo do Estado assegurar os recursos para a sua manutenção. Os recursos financeiros para tal, no entanto, não podem depender apenas do Orçamento estadual. Há que se prever fontes permanentes de recursos, vinculados à expansão e manutenção das rodovias. Propomos a criação do Fundo de Expansão e Manutenção das Rodovias do Estado de Santa Catarina, tendo como modelo o FETHAB, fundo criado pelo Estado do Mato Grosso, em 2000, que apresenta excelentes resultados. Os recursos do Fundo catarinense, a exemplo do FETHAB, seriam provenientes do Governo, que garantiria a destinação ao mesmo de um percentual da arrecadação do ICMS, e da iniciativa privada, cuja contribuição seria representada por



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

uma Taxa Rodoviária a ser definida em função dos produtos transportados dentro do Estado, recolhida diretamente ao Fundo.

Pavimentação de Rodovias Troncais – A execução de pavimentação de rodovias troncais depende de parceria com o Governo Federal, uma vez que a maior parte das intervenções deve ser feita em rodovias federais. No entanto, uma vez negociado um acerto nesse sentido, o programa poderá passar a receber recursos do Fundo de Expansão e Manutenção das Rodovias do Estado de Santa Catarina. Um exemplo é a obra de pavimentação da BR-282, em que o trecho São José do Cerrito-Vargem teve a terraplenagem executada pelo DER/SC.

Duplicação dos Principais Troncos Rodoviários do Estado - A duplicação dos trechos prioritários da BR-280 e da BR-470, passa por entendimento com o Governo Federal, por se tratar de rodovias federais. A duplicação da BR-101 no trecho Palhoça - Osório será efetuada com recursos do orçamento do Ministério dos Transportes, já tendo sido iniciada. A solução para a BR-280 é a concessão rodoviária do trecho São Francisco do Sul-Jaraguá do Sul, podendo-se estender o trecho concessionado até Porto União, desde que mantida a prioridade para a duplicação do trecho entre o porto e Jaraguá do Sul (71,5 km). Com relação à BR-470, a melhor solução, dada a urgência da duplicação, é a manutenção da licitação já efetuada, mesmo que seja necessária uma negociação para reduzir o valor do pedágio. Concessões Rodoviárias Federais e Estaduais no Estado de Santa Catarina – Levando-se em conta as restrições orçamentárias, tanto do Ministério dos Transportes quanto do Estado, é óbvio que a melhor maneira de se conseguir manter rodovias submetidas a intenso movimento em condições adequadas de trafegabilidade, é a de entregá-las em concessão a grupos privados, desde que garantidas condições de modicidade tarifária.

Projeto nº 2 - Eixo Logístico São Francisco do Sul-Babitonga:

Imaginou-se a criação (ou transformação da APSFS) da SC Portos, que passaria a ser a delegada do Governo do Estado para administração do Porto de São Francisco do Sul e outras concessões da espécie que porventura viessem no futuro a serem concedidas ao Estado. Além disso, a forma de administração do porto seria alterada, passando a ser compartilhada, através de uma SPE de cujo capital participariam a SC Portos e um *pool* de investidores, dentre os quais os proprietários de terminais privados.

Projeto nº 3 - Eixo Logístico Itajaí - Navegantes:

Adequação do Acesso Rodoviário ao Porto - A questão da execução dos projetos rodoviários já foi vista no Projeto nº 1 - Adequação da Malha Rodoviária do Estado. Investimentos no Porto Público e no TECONVI - Os investimentos no Teconvi estão estimados em US\$ 40 milhões, e serão implementados inteiramente com recursos privados. Os investimentos no Porto Público não estão definidos e dimensionados. Construção do PORTONAVE - Execução inteiramente com recursos privados. Os controladores do PORTONAVE já estão negociando com parceiros privados e com o BNDES os recursos necessários aos investimentos.

Projeto nº 4 - Eixo Logístico do Sul do Estado - Imbituba:

Adequação do Acesso Rodoviário ao Porto - A questão da execução dos projetos rodoviários já foi vista no Projeto nº 1.





**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

conhecidas essas zonas delimitadas, trabalham como meio para contribuir na criação de um desempenho maior em custos e/ou em flexibilidade.

- **ITÁLIA**

La legge 240/90 ha previsto interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci. La citata legge fa riferimento a due diverse categorie di interporti: di primo livello (art. 9) e di secondo livello, questi ultimi da individuare con apposito piano. Ai sensi dell'art. 6 della citata legge i soggetti gestori di tali infrastrutture sono autorizzati a contrarre mutui per un investimento complessivo di lire 700 miliardi; il Ministero dei Trasporti può concedere un contributo per la durata di quindici anni, commisurato alla spesa per gli investimenti.

La legge 204/95 ha introdotto una serie di modifiche ed integrazioni alla suddetta legge 240/90, tra le quali l'eliminazione della distinzione degli interporti tra primo e secondo livello, La previsione del cofinanziamento di soggetti pubblici e/o privati alla realizzazione delle infrastrutture in argomento, nonché la sottoposizione a V.I.A. della proposta progettuale, abolizione dell'istituto della concessione per quegli interporti non previsti dall'art. 9 della legge 240/90.

L'art. 9 della legge 23.12.97, n. 454, ha autorizzato un contributo di € 5.164.568,99 (lire 10 miliardi) annui a decorrere dal 1997 al fine di consentire il completamento delle procedure per l'ammissione ai contributi di cui all'art. 6 della legge 240/90. A tal fine sono stati individuati gli interporti finanziati con tali fondi.

Per la realizzazione degli interporti di cui alla legge 240/90, la legge 413/1998, art. 9, comma 4, ha previsto un limite di impegno quindicennale di € 11.258.760,40 (lire 218 miliardi) annui a decorrere dall'anno 1999, da corrispondere con i criteri, le modalità e le procedure di cui alle menzionate leggi 240/90 e 204/95. La suddetta legge 413/98, al comma 3 dell'art.9, há autorizzato un ulteriore contributo quindicennale di € 10.329.137,98 (lire 20 miliardi) all'anno a decorrere dal 2000, per la realizzazione degli interventi previsti dall'art. 9, comma 2 della legge 454/97, già richiamata.

Sono state attivate le procedure di finanziamento relative agli interporti di primo livello per i quali è stato autorizzato un volume di investimento pari a € 248.932.225,36 (lire 482 miliardi) a favore dei seguenti interporti: Bologna, Padova, Verona, Torino Orbassano, Rivalta Scrivia, Segrate Lacchiarella, Marcianise Nola, Parma Fontevivo e Livorno Guasticce. Peraltro, il contributo a favore dell'interporto di Segrate Lacchiarella è stato revocato e il relativo importo distribuito tra alcuni degli altri interporti (Padova, Verona, Torino Orbassano, Bologna, Parma Fontevivo).

Per quanto riguarda gli interporti rimanenti (ex 2° livello), sono state attivate le procedure previste dall'art. 6 della legge 240/90, per l'ammissione ai contributi sui fondi ancora disponibili di cui alla stessa legge 240/90 e ammontanti a lire 11.587.604,00 (lire 218 miliardi).

Nel corso del 2001 si è provveduto ad autorizzare ulteriori impegni e pagamenti, essendo intervenuta la stipula delle Convenzioni, relativamente ai fondi legge 413/98, art. 9, c. 4, con gli interporti di Bari e Novara.

Nel corso del 2002 si è provveduto ad autorizzare ulteriori impegni e pagamenti, essendo intervenuta la stipula:



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

- delle Convenzioni, relativamente ai fondi legge 413/98, art. 9, c. 4, con gli interporti di Orte, Pescara e Bergamo;
- degli Atti Aggiuntivi, in seguito all'emanazione del DM. n. 1324 del 4.12.02 di riparto dei fondi legge 413/98, art. 9, c. 3, con gli interporti di Bari, Orte, Cervignano, Frosinone, Jesi, Prato, Vado Ligure, Novara, Livorno, Polo Marcianise, Polo Nola e Venezia;
- di un Accordo Procedimentale con l'Interporto di Gioia Tauro relativamente alle risorse ex lege 413/98, art. 9, c. 4.

Le risorse stanziare sul capitolo nel 2007 sono servite a garantire la copertura finanziaria degli interventi autorizzati negli esercizi precedenti ed ad ultimare i pagamenti relativi ai contributi degli interventi a favore degli interporti ex primo livello.

Per l'anno 2008 la competenza è del Ministero delle Infrastrutture.

Como se constata, a Itália promoveu o desenvolvimento da rede através da Administração Central/Direta, com papel ativo na promoção de financiamento e de concessão de subsídios e de facilidades na obtenção de solo. O modelo de gestão foi o de PPP's: acionistas, incluindo municípios, câmaras de comércio, empresas ferroviárias, associações industriais e de transporte privado, bancos e seguradoras.

- **PORTUGAL**

Notícia divulgada no site oficial do Governo de Portugal informa que o "*Governo prevê investimentos de 304 milhões de euros em infra-estruturas nos cinco principais portos portugueses, até 2010, segundo as Orientações Estratégicas para o sector Marítimo-Portuário.*

Na notícia, a Secretária de Estado dos Transportes adiantou que, "*do total de investimento previsto nas Orientações Estratégicas para o sector, hoje publicamente apresentadas pelo Governo, 110 milhões de euros dizem respeito a investimentos já em execução.*"

E continua "O plano para as infra-estruturas será «complementado» por investimentos na ferrovia e rodovia, suportados pela Refer - Rede Ferroviária Nacional e Estradas de Portugal.

A responsável afirmou "*serem «prioritários» os investimentos «na ligação dos portos às redes nacionais ferroviária e rodoviária e plataformas logísticas», na «simplificação de procedimentos e infra-estrutura de apoio à comunicação».*"

[http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos\\_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20061215\\_MOPTC\\_Int\\_SET\\_Orientacoes\\_Sector\\_MaritimoPortuario.htm](http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20061215_MOPTC_Int_SET_Orientacoes_Sector_MaritimoPortuario.htm)

- **ESPANHA**

A Espanha vem construindo Centros ou Cidades Logísticas em redor das principais cidades industriais.

O modelo de financiamento e de gestão é o de PPP's, tendo como acionistas governos regionais, municípios, empresas ferroviárias, associações industriais e de transporte privado e bancos



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

Para a Plataforma Multimodal de Álava (2ª maior plataforma multimodal de Espanha), que iniciou suas atividades em janeiro de 2006, o modelo adotado foi a criação da Araba Logística, SA: Caja Vital (42,6%), Abertis Logística (42,6 %), Gobierno Vasco (10%), Álava Agencia de Desarrollo (4,5%), Ayuntamiento de Ribera Baja (0,2%) - investimento a 10 anos num total de €360 milhões.

Já, a Parclogistic de la Zona Franca e a ZAL de Barcelona:  
Parlogistic: Abertis (50%) e El Consorci de Zona Franca (50%)  
ZAL: Abertis (30%), Puerto de Barcelona (52%), SEPES (18%)  
Início de atividade em 1997, com o Parclogistic.

Merece destaque a PLAZA DE SARAGOÇA, localizada no eixo Madrid/Barcelona Esta nova Plaza espanhola, com 12 milhões de metros quadrados, é a maior plataforma logística européia e assenta a sua oferta nesse centro intermodal de transportes (rodo-ferroviário e aviação), com capacidade para "*facilitar a integração de operações e a obtenção de sinergias na cadeia logística*" (Diário de Notícias, 2005). A distância de Saragoça aos principais portos espanhóis (Barcelona, Bilbao e Valência) é apresentada como uma vantagem competitiva na "*localização de portos secos*".

Ainda segundo o Jornal Diário de Notícias (2005), a maior fatia do investimento (64%) foi assegurada por capitais públicos (mais de metade do governo regional de Aragão e o restante de Saragoça), garantindo a dois bancos regionais uma participação superior a 18%. O restante da quota acionista encontra-se repartida por empresas privadas.

- **FRANÇA**

A França promoveu o desenvolvimento da rede com subsídios ao investimento. Geridas por empresas especializadas, como a Sogaris e a Garonor, com capital detido por autoridades regionais e empresas privadas, a Administração Central/Direta subsidiou investimento:

- 50% para expansão/desenvolvimento de plataformas existentes;
- 70% (40% Estado e 30% Autarquias) para novas plataformas.

Através da apertada síntese apresentada percebe-se que tanto no modelo legal e normativo adotado pelo Estado de Goiás, quanto naquele utilizado pela grande maioria dos países da União Européia, a forte participação do Estado no financiamento das Plataformas Logísticas Intermodais de Transportes se mostra presente, em especial no estágio de sua gestação e primeiros passos de vida, como no caso de Goiás em que o Chefe do Poder Executivo somente poderá optar pela transferência da participação acionária do Estado a pessoas do setor privado, acionistas ou não da empresa Plataforma Logística de Goiás S.A., após a viabilização da Companhia. (art. 1º, § 4º, da Lei 14.754/2004).

A forma de gestão do sistema por parte dos países da União Européia, pesquisados, encontra-se em estágio de evolução avançado, até porque a idéia de redes de Plataformas Logísticas a eles chegaram já no início da década de 90. Assim, naqueles países, os atores diretos ou indiretos da rede já participam do empreendimento (ex.: municípios, câmaras de comércio, empresas ferroviárias, associações industriais e de transporte privado, bancos, seguradoras, empresas portuárias, conforme cada caso).

Este ainda não é o modelo de gestão de Goiás, nosso único exemplo palpável. Aqui, a Plataforma Logística de Goiás S.A., por força da Lei nº 14.754/2004, encontra-se jurisdicionada à Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento do Estado (art. 1º), bem



**Governo do Estado de São Paulo**  
**SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO**  
**Coordenadoria de Planejamento e Avaliação**  
**Diretoria de Planejamento Metropolitano e Territorial**

como sujeita à Administração exercida por um Conselho de Administração integrado pelo Secretário do Planejamento e Desenvolvimento, que o presidirá, pelos Secretários da Fazenda e de Indústria e Comércio e outras pessoas da livre escolha e designação do Governador do Estado, e por uma Diretoria Executiva (art. 4º "caput").

A Diretoria Executiva, por sua vez, é integrada por um Presidente, um Vice-Presidente, que será o Diretor de Operações, e um Diretor Administrativo-Financeiro, todos, da livre designação do Governador do Estado e escolhidos dentre servidores públicos estaduais da Administração Direta ou Autárquica (art. 4º § 1º c.c. art. 6º).

Esse modelo de gestão da Companhia, designada na Lei como "provisória", perdurará até o momento em que, integralizado o capital social da sociedade e aprovado o seu estatuto, tomem posse os diretores eleitos em assembléia geral (art. 4º § 1º).

A Empresa internacional de Consultoria A.T.Kearney, em estudo sobre as "*Experiências internacionais de sucesso e principais benefícios da Rede de Plataformas Logísticas para Portugal*", estudo este do qual nos socorremos para extração de algum suporte técnico, conclui que os fatores de sucesso das Plataformas Logísticas são: localização, configuração e modelo de financiamento e gestão.

Especificamente no que diz respeito a modelo de financiamento e gestão, a Empresa de Consultoria destaca os seguintes fatores para o sucesso das Plataformas Logísticas:

- Administração Central com papel ativo na coordenação, promoção e financiamento das plataformas, em articulação com organismos regionais e locais;
- Investimentos avultados e de longo prazo, financiados por parcerias público-privadas, requerendo subsídios/financiamento direto por parte do setor público;
- Gestão por uma única entidade, participada pelos vários interessados, assegurando a coordenação e a concentração das atividades;
- Existência de mecanismos que permitem articular e maximizar a eficiência da rede de plataformas.

[http://www.portugal.gov.pt/pt/Documentos/Governo/MOPTC/Portugal\\_Logistico\\_Experiencias\\_Internacionais.pdf](http://www.portugal.gov.pt/pt/Documentos/Governo/MOPTC/Portugal_Logistico_Experiencias_Internacionais.pdf)

Maria da Conceição Marins  
Consultoria Jurídica - OAB-SP 50.765  
Companhia Docas de São Sebastião