

# Análise do aspecto legislativo para implantação de uma plataforma logística: PLS 327/2006

**CLAUDIA TANIA PICININ**  
UTFPR

**JOÃO LUIZ KOVALESKI**  
UTFPR

**CLAUDIANI VIEIRA RAIMUNDI**  
UDESC

**Resumo:** Este estudo aponta as perspectivas, sob o ponto de vista legislativo, para a concessão de um porto seco. O objetivo delimita-se em abordar as perspectivas legislativas que afetam a concessão de uma Plataforma Logística. A pesquisa consiste em uma análise teórica, porém aponta o estado da arte sobre o conteúdo abordado. Verificou-se a existência de diversas leis que abordam a forma de atuação das plataformas logísticas, dentre elas leis, decretos, portarias, instruções normativas e projeto de lei. Esta pesquisa irá tratar somente da legislação específica (portarias e instruções normativas) e o Projeto de Lei do Senado 327/2006, que poderá substituir as demais existentes. O Projeto de Lei que se encontra em votação no Senado Federal aponta diversas mudanças na forma de estrutura de funcionamento dos Portos Secos, assim como na maneira de concessão ou permissão dos mesmos. Já as instruções normativas e portarias regem aspectos pormenorizados da implantação dos portos secos. Por meio da análise da regulamentação existente, pode-se inferir que o conteúdo do Projeto de Lei 327/2006 irá gerar alterações na parceria entre órgãos públicos e privados para a sua instalação e administração.

**Palavras-chave:** Legislação aduaneira. Plataforma logística. Logística.

## Analysis of the legislative aspect to implementation of a logistics platform: project of law of the Senate 327/2006

**Abstract:** This study outlines the perspectives from the legislative point of view to the granting of a dry port. The objective is defines the legal perspectives that affect the granting of a Logistics Platform. The survey consists of a theoretical analysis, but indicates the state of the art on the content approached. It was the existence of several laws that deals the manner of performance of platforms, including laws, decrees, ordinances, regulations and normative instructions. This research will deals only the specific legislation (ordinances and instructions normative) and the project of law of the Senate 327/2006, which could replace the other ones. The Project of Law that meets in voting in the Federal Senate points diverse changes in the form of structure of functioning of the Dry Ports, as well as in the way of concession or permission same them. Already the normative instructions and you would carry conduct detailed aspects of the implantation of the dry ports. By means of the analysis of the existing regulation, it can be inferred that the content of the Project of Law 327/2006 will go to generate alterations in the partnership between public and private agencies for its installation and administration.

**Key words:** Customs legislation. Logistic. Logistic platform

## INTRODUÇÃO

A implantação das plataformas logísticas está submetida ao regime de concessão ou de permissão, o que é determinado pela Lei 9.074, salvo em casos em que os serviços a serem prestados em porto seco estejam instalados em estrutura física de propriedade da União. Neste caso, será adotada a concessão precedida do cumprimento da obra pública. As instalações do porto seco devem proceder próximo a regiões de produção e consumo.

A implantação e a atividade dos portos secos são reguladas por leis, decretos, portarias e instruções normativas. Porém, um projeto de lei que está em fase de aprovação no Senado Federal pode causar mudanças significativas no cenário de regulamentações para as plataformas logísticas.

A efetivação de um projeto para instalação de uma plataforma logística ou porto seco requer um amparo legislativo, ou seja, a averiguação das leis e perspectivas de vigência das normas. O desenvolvimento de um projeto adequado envolve não somente estruturas físicas, mas sim uma estrutura de funcionamento regular.

Os Portos Secos situam-se em zonas secundárias, nas quais são realizadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias, sob fiscalização aduaneira. A instalação do porto seco deverá realizar-se em local estratégico e com planejamento correto, sendo que, através do esclarecimento das leis que afetam a implantação de uma Plataforma Logística, torna-se possível um planejamento mais elaborado para a sua execução.

A verificação da perspectiva legislativa amplia as possibilidades de realização de um projeto com êxito, adequando a estrutura física à parte funcional, evitando reestruturação por motivos de proibições legislativas. O Projeto de Lei do Senado 327/2006 é originário da medida provisória 320/2006. A partir da medida provisória foram instituídas cinco unidades de porto seco, porém com funcionamento bastante diferenciado, possibilitando a inclusão de algumas atividades.

Devido ao fato de poderem ocorrer mudanças legislativas a partir do cenário atual para a implantação das plataformas logísticas, propõe-se como objetivo desse artigo abordar as perspectivas legislativas que afetam a concessão de uma Plataforma Logística.

## REFERENCIAL TEÓRICO

As normas legais e a regulamentação que rege sobre o funcionamento de portos secos são a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995 – Dispõe sobre as normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências; Decreto – nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009: Dispõe sobre regulamentação da administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o

controle e a tributação das operações de comércio exterior; Portarias RFB nº 1.022, SRF nº 13, SRF nº 746, SRF nº 1.743; Instruções Normativas – SRF nº 682, SRF nº 397, SRF nº 171, SRF nº 106, SRF nº 55, SRF nº 30 e Projeto de Lei 327/2006 – Resultou da MP 320/2006 que, dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, o alfandegamento de locais e recintos, a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, altera a legislação aduaneira e dá outras providências.

## PROJETO DE LEI DO SENADO 327/2006

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

A partir deste novo contexto, os portos secos passariam a chamar-se Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA's), assim como foram denominadas as cinco estruturas implantadas durante o período de vigência da medida provisória. A Medida Provisória foi exonerada devido a ausência da hipótese de urgência, tendo o seu texto transformado em Projeto de Lei.

[...] como previsto na Constituição Federal, o Congresso Nacional também se ocupou em dispor sobre os efeitos resultantes da rejeição da Medida Provisória nº 320. Durante o período de vigência, no segundo semestre de 2006, foi autorizado o funcionamento de determinado CLIA's. O projeto de decreto legislativo do Senado Federal nº 3/2007, aprovado em 13.02.2007, dispôs que “as licenças deferidas durante a vigência da Medida Provisória nº 320, de 2006, permanecerão válidas e serão disciplinadas pela legislação que rege os Portos Secos, inclusive no tocante aos prazos de operação, que não serão superiores aos prazos da concessão e permissão”. (PEREIRA, 2008).

O diferencial do Projeto de Lei do Senado compreende os objetivos de fomentar mudanças na legislação que regulamenta o modelo de estruturação dos portos secos, condizendo ao regime de licenciamento dos recintos, extinguindo a obrigação de licitação para a concessão de armazenamento alfandegário. Assim, também se altera a maneira de custeamento da fiscalização aduaneira desempenhada atualmente pela Secretaria da Receita Federal.

## PANORAMA DO REGIME ATUAL DOS PORTOS SECOS

Na Lei nº 9.074/1995, os portos secos são denominados recintos alfandegados de usabilidade pública, devendo situar-se em zonas secundárias. Através dessa ordenação, é possível organizar geograficamente a localização de portos e aeroportos. As operações de controle aduaneiro ocorrem de forma dispersa, ou seja, longe das zonas primárias. Mercadorias de importação ou exportação podem passar por portos, aeroportos ou portos secos, estando sob regime aduaneiro.

Os portos secos são relevantes para atenuar os processos de importação e exportação. Em algumas situações, a mercadoria a ser exportada é depositada em um recinto alfandegado para ser transportada posteriormente. A situação contrária também pode ocorrer; assim, o desembarço aduaneiro ocorre em ambiente perto do destinatário e do material importado.

A atividade dos portos secos é analisada sob duas perspectivas distintas. O primeiro aspecto aborda a movimentação e armazenagem das mercadorias, e a segunda perspectiva abrange o controle aduaneiro. A movimentação e a armazenagem das mercadorias está vinculada à competência federal, para a exportação em portos e aeroportos, implicando na possibilidade de ocorrer mediante autorização. A segunda prevê o exercício da competência pública que, em alguns casos, é indelegável (PEREIRA, 2008). Os recintos alfandegados estão dispersos no território nacional, sendo administrados por particulares em regime de permissão, concedido pela Receita Federal.

## PLS 327/2006: OBJETIVOS E FINALIDADE

Os objetivos do Projeto de Lei do Senado são importantes porque permitem a simplificação dos procedimentos, como ampliar o desempenho da logística aduaneira, tornando as práticas brasileiras mais semelhantes ao realizado em outros países, diminuindo as incertezas e os gastos excessivos na movimentação de mercadorias na área de comércio exterior brasileiro.

Os principais objetivos da legislação em fase de análise no Senado Federal são:

– Adaptar a legislação que dispõe sobre o funcionamento dos recintos aduaneiros de zona secundária, priorizando um melhor atendimento das prioridades da área de comércio exterior quanto à agilidade para mover as cargas;

– Tornar equivalentes o aporte à manutenção do controle e fiscalização aduaneira dos terminais, aumentando os serviços de logística aduaneira nas áreas de fronteira;

– Facilitar os controles aduaneiros e acabar com limitações burocráticas, que tornam a agilidade de movimentação de carga e custos de comércio exterior obsoletos.

A principal alteração do PLS nº 327/2006, que está em andamento no Senado Federal, é representada pela criação dos CLIA's, que, segundo Pereira (2008), são definidos como recintos de estabelecimento empresarial 'licenciados' a pessoas jurídicas habilitadas. Promove-se a despublicitação dessa atividade. A exploração do CLIA é objeto de uma licença, não mais de concessão ou permissão, outorgada sem prévia licença.

Através desta nova legislação, há uma redução das atividades realizadas pela Receita Federal no aspecto de controle aduaneiro. Isso ocorre por meio de outorga ao particular licenciado para que este execute as atividades de fiscalização. Nesse contexto, as atividades de movimentação e armazenagem de carga (que podem ser delegadas) e as tarefas de controle aduaneiro (que não podem ser delegadas) tornam-se mais integradas, diminuindo a percepção dessas tarefas distintas.

As regras de funcionamento dos CLIA's altera a forma de atuação na Receita Federal. O PLS 327/2006 regulamenta a transição para a sistemática dos CLIA's. É optativa a forma de funcionamento dos portos secos já instalados, podendo ser mantido o atual regime, ou alterados para a forma de CLIA's. Destaca-se que a forma de atuação e regulamentação dos CLIA's deixa os portos secos em desvantagem sob o aspecto de concorrência.

Para Pereira (2008), na constitucionalidade desta nova legislação apresentam-se dois elementos distintos:

a) A atividade dos portos secos não é um serviço público e não se submete à exigência de prévia licitação para sua exploração por particulares;

b) O alfandegamento de um recinto particular não se submete à prévia licitação em outros casos e também não deve ser precedido de licitação no caso dos CLIA's.

Para Pereira (2008), o Projeto de Lei do Senado nº 327/2006 pode ser considerado inconstitucional ou não-essencial, principalmente por propiciar a delegação de serviços públicos sem licitação prévia. Outros elementos a serem julgados sob esta mesma perspectiva condizem à renúncia indevida do exercício do controle aduaneiro exercido pela Receita Federal, constituindo-se ilegal a atribuição de poder normativo. A condição de disparidade de concorrência entre os portos secos já existentes e os CLIA's é inválida perante a normatização. Sendo assim, torna-se geradora de responsabilidade patrimonial da União. Isso significa dizer que os contratos de concessão ou permissão atualmente em vigor serão investimentos não-amortizados.

Para manter as vantagens apontadas pelo Projeto de Lei do Senado, uma Emenda aditiva poderia vigorar, sendo que ela determinaria a necessidade de abrir licitação de alguns serviços pela Secretaria da Receita Federal.

Alguns artigos constantes no Projeto de Lei em desacordo podem facilmente ser corrigidos ou regulamentados por uma Emenda aditiva:

Art. 31: Regulamenta sobre o indenização dos custos

administrativos de fiscalização e controle aduaneiros de responsabilidade da Secretaria da Receita Federal. (Esta sessão pretende penalizar a ausência de declaração de mercadorias em bagagens de passageiros vindos do exterior. Este regulamento deve condizer somente a aeroportos ou portos, não a portos secos).

Art. 34. Trata de regulamentações que não atendem aos objetivos do Projeto de Lei e envolvem matéria da área do Banco Central do Brasil.

Art. 35. Altera a cobrança da Taxa de utilização do Siscomex, que com a nova legislação passa a incidir no registro de retificação das declarações de importação.

Art. 38. Este dispositivo especifica os arts. 31, 34 e 35.

## ATIVIDADE DOS PORTOS SECOS

Os portos secos possuem caráter integrador das atividades entre portos e aeroportos, realizando a sua essência, atividades de armazenamento e movimentação de cargas. Essa condição propicia aos recintos alfandegários a aproximação física aos usuários.

A Constituição Federal designa ao Estado o dever de controlar certas atividades, representando um processo complicado a sua transferência. O regime público busca assegurar o controle estatal sobre os investimentos mínimos que cabe ao delegatário realizar (PEREIRA, 2008). Deve prevalecer a neutralidade na prestação dos serviços, não representando desequilíbrio nas atividades. Através do modelo de regime público, torna-se difícil o beneficiamento de um único usuário, permitindo que este obtenha vantagens adicionais que interfiram na sua posição perante os outros usuários. Segundo Pereira (2008), “o papel dos portos secos [...] é idêntico aos portos e aeroportos: assegurar a isonomia no acesso dos usuários a este serviço”. Diante deste contexto, o regime de constitucionalidade não permite o abandono de todos os controles públicos, por meio de delegação, concessão ou permissão. Essas atividades não devem ser condicionadas a autoridades públicas, por se tratarem de atividades que configuram monopólios naturais, por não haver possibilidade de multiplicação das unidades dos portos secos. Nesse contexto, a Constituição Federal inviabiliza, em seus arts 37 XXI e 175, a outorga por sistemas não-isonômico ou objetivo. Pereira (2008) afirma que:

A licitação é imposta tanto porque se configura delegação de serviço público quanto porque há, no caso, a outorga de um benefício especial a um particular determinado. O titular do porto seco passa a ter acesso ao desempenho privilegiado de uma atividade estatal em condições que excluem a possibilidade efetiva de outros particulares receberem o mesmo benefício em face da configuração de monopólio natural.

Em resumo, torna-se necessário o processo de licitação. O processo licitatório prévio não condiz ao alfandegamento, mas às atividades de movimentação e armazenagem de mer-

cadorias, sendo estes integrados aos serviços públicos portuários, aeroportuários e instrumental. As tarefas concernentes aos portos secos não abrangem interesses do próprio titular; essas unidades estão dispostas para ativar a movimentação e armazenagem de cargas de propriedade de terceiros de forma geral. Esse fator caracteriza o serviço ofertado ao público, impondo a existência de controle estatal.

## PORTARIAS

A Portaria da Receita Federal do Brasil (RBF) nº 1.022, de 30 de março de 2009, descreve sobre os requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dispõe de outras providências. Segundo a portaria acima citada, poderão ser alfandegados os Portos Secos administrados pelas pessoas jurídicas titulares das respectivas permissões ou concessões. A área do local deverá oferecer isolamento e proteção adequados para as atividades que nele serão realizadas; também poderá ser exigido o isolamento de áreas dentro do local, dependendo da natureza das mercadorias a serem armazenadas e do tipo de operação a ser efetuada. A administradora do porto deverá disponibilizar para a Receita Federal do Brasil (RBF), sem custos, durante o período de alfandegamento, escritório exclusivo que fique próximo às áreas de conferência de cargas e veículos, bem como todos os equipamentos necessários. Será necessário o local dispor de instalações e equipamentos para o bom atendimento ao público em geral.

O requerimento de alfandegamento será protocolizado para fins de fiscalização sobre o recinto; nele estarão contidas informações como sua localização, os tipos de cargas ou mercadorias que movimentarão as operações aduaneiras que se pretende realizar e os regimes aduaneiros que se pretende operar, e deverá ser instruído com a documentação exigida. O Ato que declarar o alfandegamento irá estabelecer os termos, limites e condições para sua execução e também as operações aduaneiras autorizadas no recinto. A unidade da Receita Federal do Brasil (RBF) é jurisdicionante dos recintos alfandegados relativamente aos aspectos vinculados às condições de operação e segurança do local a recinto sob sua jurisdição.

Segundo Portaria da Secretaria da Receita Federal (SRF) nº 13, de 09 de janeiro de 2002: Delega competência aos Superintendentes da Receita Federal para alfandegar mediante a expedição do Ato Declaratório Executivo (ADE), em porto na exportação ou importação de mercadorias onde a dimensão, o peso ou outra característica dificulte ou impeça o carregamento ou a descarga em outro local também alfandegado. O alfandegamento do qual trata esta Portaria será concedido para cada carga ou descarga, mediante solicitação justificada do administrador do recinto a ser alfandegado encaminhado à Superintendência Regional da Receita Federal (SRF) jurisdicionante. Para o alfandegamento ser concedido será verificado a regularidade fiscal do interessado pela Secretaria Receita Federal (SRF).

A Portaria da Secretaria da Receita Federal (SRF) nº 746, de 24 de agosto de 2001, é responsável por estabelecer procedimentos para o acompanhamento da execução contratual referente às concessões e permissões para exploração de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias em terminais alfandegados de uso público. A Coordenação de Programação e logística (Copol) terá um prazo de até sessenta dias após o encerramento de cada semestre civil para consolidar e encaminhar ao Tribunal de Contas da União os Relatórios Consolidados de Acompanhamento da Execução Contratual (Relac), referentes às concessões e permissões para a exploração dos serviços públicos de armazenagem e movimentação de mercadorias, prestados nos terminais alfandegados do país. É de responsabilidade do fiscal do contrato de concessão ou permissão elaborar o Relac de acordo com o inciso XII do art. 21 da Instrução Normativa SRF nº 55/00, de 23 de maio de 2000.

A Portaria da Secretaria da Receita Federal (SRF) nº 1.743, de 12 de agosto de 1998, tem como função delegar competência aos Superintendentes da Receita Federal para, em suas jurisdições, poder alfandegar em instalações portuárias de uso público ou privativo, silos ou tanques para armazenamento de produtos a granel, localizados em áreas próximas a porto organizado ou instalações portuárias, e recintos de zona primária. O processo de alfandegamento deverá ser instruído com o “Termo de Vistoria” do local.

## **INSTRUÇÕES NORMATIVAS**

A Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal (SRF) nº 106, de 24 de novembro de 2000, descreve os termos e condições estabelecidos para o funcionamento de terminais alfandegados de líquidos a granel.

A Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal (SRF) nº 55, de 23 de maio de 2000 (e alterações – IN SRF nº 70/2001 e IN SRF nº 212/2002), discorre sobre os termos e condições para instalação e funcionamento de terminais alfandegados de uso público. Estações Aduaneiras Interiores (EADI), chamadas de Portos Secos, quando situados em zonas secundárias, são exemplos de terminais alfandegados de uso público destinados a prestar serviços públicos de armazenagem e movimentação de mercadorias que estejam sob controle aduaneiro. O EADI tem como serviços exclusivamente seus a etiquetagem e marcação de produtos destinados a exportação; testes e demonstração de funcionamento de veículos, máquinas e equipamentos; acondicionamento e recondicionamento; e montagens que dependem de prévia autorização da Secretária da Receita Federal (SRF). Podem também ser realizados outros serviços de uso público, como operações de despacho aduaneiro para os regimes comuns e suspensivos, exemplificados no Art. 7º desta Instrução Normativa. Nos terminais alfandegados de uso público, é proibida qualquer armazenagem de mercadorias que não estejam sob o controle aduaneiro.

A instalação e localização do terminal alfandegado deverão estar de acordo com a proposta da SRRF que o jurisdicionará. O Secretário da Receita Federal expedirá ato de autorização para instauração de procedimentos administrativos, visando à aprovação da concessão ou permissão do terminal proposto. No julgamento da concorrência será avaliada a combinação dos critérios de menor valor do serviço público prestado com o de maior oferta de pagamento ao FUNDAF. A concessão ou permissão para a prestação de serviços no terminal será formalizada por contrato entre a União e a licitante vencedora. O terminal iniciará seu funcionamento após o alfandegamento do recinto, efetuado por meio do ato declaratório do Superintendente da SRRF jurisdicionante. O dirigente da unidade local da SRF designará um servidor que acompanhará e fiscalizará permanentemente a execução contratual. Com relação ao controle de mercadorias, contando a partir da data de conclusão da operação de trânsito aduaneiro, as mercadorias importadas terão o prazo de 75 dias de permanência no EADI. A mercadoria poderá permanecer no terminal alfandegado por mais 45 dias após o prazo acima citado, e depois disso será considerada abandonada.

A Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal (SRF) nº 30, de março de 1997, descreve os procedimentos para instrução de processos relativos à concessão ou permissão de recintos alfandegados de uso público.

A Instrução Normativa SRF nº 397 (12/fevereiro/2004) exige regularidade fiscal para o alfandegamento de portos explorados pelos concessionários e permissionários que menciona. As empresas controladas direta ou indiretamente pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, ficam obrigadas a comprovar, no prazo de 180 dias, a sua regularidade fiscal no que se refere a tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal, à Previdência Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Não sendo comprovada a regularidade fiscal, fica mantido o alfandegamento por prazo estabelecido.

A Instrução Normativa SRF nº 171 (05/julho/2002) possui como disposição principal os procedimentos aduaneiros a serem adotados no caso do desalfandegamento de locais e recintos. As estruturas de aeroporto, ponto de fronteira, instalação portuária ou recinto desalfandegados, instalados tanto em zonas primárias como secundárias, estão impedidos de receber mercadorias de importação ou exportação, inclusive em regime de trânsito aduaneiro. As mercadorias possuem o prazo de trinta dias, a partir da data de publicação do ADE de desalfandegamento, e devem ser realizados o despacho aduaneiro de importação, despacho aduaneiro para extinguir o regime especial ou trânsito aduaneiro para outro local, proceder a devolução ou embarque para o exterior e concessão do regime aduaneiro para transferência para outro recinto. Poderão ser desenvolvidas operações de carga, descarga, movimentação, armazenagem ou passagem de mercadorias ao exterior em porto organizado não-alfandegado.

A Instrução Normativa SRF nº 682 (04/outubro/2006) aponta sobre a auditoria de sistemas informatizados de controle aduaneiro, em recintos alfandegados e beneficiários de regime aduaneiros especiais. Consta na legislação que todos os sistemas informatizados para controle e movimentação de mercadorias e vínculo de pessoas, mantidos no recinto, deverão ser submetidos a procedimento de auditoria. Esta norma existe para fins de verificação e confiabilidade dos dados, análise dos requisitos legais do sistema e normas de segurança. Os sistemas informatizados são exigidos para habilitação para a plataforma logística atuar com recinto especial de despacho aduaneiro de exportação, entreposto industrial sob controle informatizado, entreposto aduaneiro, para fins de armazenagem ou industrialização, inclusive quando operado em plataformas destinadas à pesquisa (jazidas de petróleo, gás natural, etc.), assim como para bens de importação ou exportação com a mesma finalidade, casos de depósitos (afiançado, especial e alfandegado certificado), recinto não-alfandegado para controle aduaneiro de mercadorias submetidas a despacho aduaneiro de internação, e qualquer outro que depende de acompanhamento pela fiscalização aduaneira ou necessite de manutenção de sistema.

Em situações em que os estabelecimentos de uma mesma empresa situados em diferentes Regiões Fiscais se utilizarem de sistema informatizado similar, as auditorias poderão ocorrer de forma conjunta. Esta auditoria é de competência da unidade da Secretaria da Receita Federal responsável, mais especificamente os servidores da área de tecnologia e segurança da informação, com participação da área aduaneira. Este processo deverá ser precedido da emissão do correspondente Mandado de Procedimento Fiscal - Diligência (MPF - D), seguido da intimação da empresa a ser auditada. A forma de retribuição e o valor dos serviços de assistência técnica serão diretamente estipulados entre a empresa auditada e o órgão, entidade ou empresa credenciados.

## EXEMPLOS DE PLATAFORMAS EUROPEIAS

No continente Europeu, as plataformas logísticas são conectas a portos marítimos. De acordo com Dias (2005), as plataformas são responsáveis por diversas alterações na logística, tais como:

- Redução de 12% dos custos logísticos;
- Aumento de 40% na produtividade.

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

Um dos maiores Centros de Plataformas Logísticas está localizado na Europa. Dubke, Ferreira e Pizzolato (2004), apontam quatro plataformas logísticas como as principais no cenário internacional: Zona de Atividade Logística, *Eurocenter* Plataforma Logística Multimodal, *Freight Village* e *Distriparks*.

Barcelona, na Espanha, aloja um dos mais importantes centros multimodal de distribuição e logística, a Zona de Atividade Logística (ZAL), representando o principal porto para o tráfego de contêineres no Mar Mediterrâneo. Devido a esta estrutura estar localizada em posição estratégica, ou seja, possuir infraestruturas portuária, estar próxima ao terminal ferroviário, aeroporto e rodovias, é possível realizar diversas atividades de consolidação, armazenagem, desconsolidação, classificação, controle de qualidade, acabamento, etiquetagem e reembalagem. Segundo Dubke, Ferreira e Pizzolato (2004, p. 5), a ZAL foi especialmente desenvolvida para o Porto de Barcelona, por oferecer muitas conexões marítimas que ligam mais de 400 portos por todo o mundo. Por ter uma excelente localização estratégica, a ZAL traz benefícios para distribuição por mar, entre a Europa e o Extremo Oriente; entre a Europa, a América e oeste da África, e entre a Região Mediterrânea e a África do Norte.

A *Eurocenter* Plataforma Logística Multimodal situa-se na cidade de Toulouse, no sul da França. Este estabelecimento é de origem pública, em conjunto com órgãos não-governamentais. Além de estar situado em um entroncamento logístico qualificado, a Plataforma dispõe de 300



Fonte:

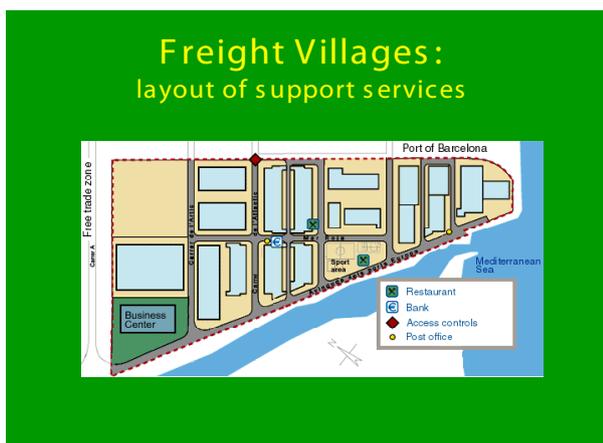
<http://www.eurocentre.fr/pdf/EUROCENTRE.pdf>

Figura:

Localização estratégica da *Eurocenter*

hectares de área equipada para empresas especializadas na intermodalidade.

O conceito de *Freight Village* (Inglaterra), capaz de promover a integração, oferece serviços distintos, porém de conotação simplificada, como de manuseio, armazenagem, *transshipment* e administração de empresas do segmento de menor porte.



Fonte: <http://www.fhwa.dot.gov/download/hep/freightplanning>  
Figura: *Freight Village*, estrutura física e serviços

*Distriparks* são parques logísticos providos de facilidades, em uma área concentrada, administrados ou não por operadores logísticos internacionais em áreas próximas a portos de grande movimentação. Os *Distriparks* são a nova geração de distribuição, entrega e armazenagem, e têm conquistado grande desenvolvimento nas cidades providas por portos (DUBKE, FERREIRA e PIZZOLATO, 2004). Além das atividades tradicionais, apresenta espaço para o armazenamento temporário de cargas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As atividades dos portos secos são regidas por leis, decretos, portarias e instruções normativas. O processo de permissão ou concessão é dado pela lei 9.074; já as atividades pormenores são regulados por portarias e instruções normativas. Existe um projeto de lei no Senado (nº 327/2006), originário da medida provisória 320/2006, que prevê alterações na forma de concessão dos portos secos.

As portarias e instruções normativas continuarão em vigência caso o projeto de lei seja aprovado, pois as mesmas não interferem no processo de concessão ou permissão. O PLS 327/2006 visa simplificar os procedimentos, ampliando o desenvolvimento da logística aduaneira, diminuindo incertezas e gastos na movimentação de mercadorias em comércio exterior.

A principal alteração prevista pelo PLS 327/2006 representa-se pela criação de CLIA's (Centros logísticos industriais e aduaneiros), que são recintos de estabelecimento empresarial, licenciados a pessoas jurídicas.

Sendo o objetivo do estudo abordar as perspectivas legislativas que afetam a concessão de uma Plataforma Logística, considera-se o mesmo atendido com a análise do PLS 327/2006, assim como as portarias e instruções normativas, que regulamentam as atividades específicas de atuação da plataforma logística.

## BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. Portaria RFB nº 1.022, de 30 de março de 2009. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 31 de mar. 2009.
- BRASIL. Portaria SRF nº 13, de 9 de janeiro de 2002. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF.
- BRASIL. Portaria SRF nº 746, de 24 de agosto de 2001. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 28 de ago. 2001.
- BRASIL. Portaria SRF nº 1.743, de 12 de agosto de 1998. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 17 de ago. 1998.
- BRASIL. Instrução Normativa SRF nº 682, de 4 de outubro de 2006. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 05 de out. 2006.
- BRASIL. Instrução Normativa SRF nº 397, de 12 de fevereiro de 2004. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 13 de fev. 2004.
- BRASIL. Instrução Normativa SRF nº 171, de 5 de julho de 2002. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 10 de jul. 2002.
- BRASIL. Instrução Normativa SRF nº 106, de 24 de novembro de 2000. **Diário Oficial da União**. Poder executivo, Brasília, DF, 28 de nov. 2000.

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

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

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

DIAS, J. C.Q.. **Logística Global e Macrologística**. 1. Ed. Lisboa: Edições Sílabo, 2005.

DUBKE, A. F.; FERREIRA, F. R. N.; PIZZOLATO N. D. **Plataformas logísticas: características e tendências para o Brasil**. In: XXIV ENEGEP, Florianópolis, nov. 2004.

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

Artigo recebido em 09/06/2009.

Aceito para publicação em 17/08/2009.