

Verificação do aspecto legislativo para implantação de uma plataforma logística em Ponta Grossa – PR

Claudia Tania Picinin

UTFPR

Luiz Kovaleski

UTFPR

Resumo:

O presente estudo destaca sob a perspectiva da legislação e potencial de exportação do município de Ponta Grossa a viabilidade de implantação de uma plataforma logística. O objetivo delimita-se em abordar a legislação que condiz e afetam a viabilidade de implantação de um Porto Seco. O método de abordagem utilizado foi o dedutivo, onde efetivou-se o estudo da lei nº 9.074 (05 de fevereiro de 1995) e do decreto nº 6.759, (05 de fevereiro de 2009). No estudo constatou-se a atividade de 60 Portos Secos, sendo que a maior concentração está na região Sudeste, 02 Portos Secos de Fronteira, 03 Portos Secos Ferroviários e apenas 05 Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (CLIA). Para o município de Ponta Grossa, será o 3º Porto Seco a ser licitado pela Receita Federal. Existe uma Lei fundamental que regulamenta a implantação de uma Plataforma Logística, um Decreto, quatro Portarias e diversas Instruções normativas, além de um Projeto de Lei do Senado (327/2006). De acordo com a legislação em vigor e alguns dados obtidos, conclui-se que é possível a implantação do Porto Seco no município de Ponta Grossa.

Palavras chave: Logística; Plataforma Logística, Legislação alfandegária.

Verification of the legislative aspect for implantation of a logistics platform in Ponta Grossa – PR

Abstract

The present study detaches under the perspective of the legislation and potential of exportation of the city of Ponta Grossa the viability of implantation of a logistic platform. The objective is delimited in approaching the legislation that affects the viability of implantation of a Dry Port. The used method was the deductive one, where the study of the law nº 9,074 and decree was accomplished nº 6,759. In the study it was evidenced activity of 60 Dry Ports, being that the biggest concentration is in the Southeastern region, 02 Dry Ports of Border, 03 Railroad Dry Ports and only 05 Logistics centers and industrial tariffs. For the city of Ponta Grossa, Dry Port will be 3º to be bid by the Federal Prescription. A basic Law that regulates the implantation of a Logistic Platform, a Decree, four ordinances and diverse normative Instructions, beyond a Project of Law in Senate exists (327/2006). In accordance with the legislation in gotten vigor and some data, concludes that the implantation of the Dry Port in the city of Ponta Grossa is possible.

Key-words: Logistics, Logistics Platform, customs legislation

1 Introdução

As operações que envolvem a movimentação e armazenagem de mercadorias sob fiscalização aduaneira incluindo a prestação de serviços correlatos, em porto seco, submetem-se a um regime chamado de concessão ou de permissão, salvo em casos onde 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 atuar próximo a regiões de produção e consumo.

No porto seco ou *dry port* são realizados serviços aduaneiros como de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiros) são de responsabilidade da Secretaria da Receita Federal. Sendo a prestação destes serviços aduaneiros em porto seco realizados desta forma, gera maior simplificação dos procedimentos para o contribuinte.

A implantação de um Porto Seco ou recinto alfandegado de uso público, envolvem mais que somente projetos bem desenvolvidos, estruturas físicas gigantescas e alto investimento. A instalação de um Porto Seco envolve todo um aparato legal, ou seja, a análise de legislação específica para esta estrutura, incluindo leis, decretos, portarias e instruções normativas, além de observação do panorama ou cenário atual do setor. Os Portos Secos são situados em zonas secundárias, nas quais são realizadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias, sob fiscalização aduaneira. Diante da explanação, este estudo possui como objetivo abordar quais as leis vigentes para a instalação de um Porto Seco.

A implantação de um porto seco, representa desenvolvimento econômico para a região e proporciona vários benefícios aos usuários da plataforma. Alguns dos benefícios são maior competitividade, pois há otimização do tráfego de cargas e redução de custos operacionais; flexibilidade, pois desenvolve a logística integrada com a finalidade de atender as exigências dos clientes finais; gera confiabilidade através de serviços diversificados e tecnologia de informação aplicada e se o porto seco for instalado em uma região com Universidades Federais e Estaduais, será amparado por qualificação profissional, ou seja, mão-de-obra especializada.

A instalação do porto seco deverá realizar-se em local estratégico e com planejamento adequado, sendo que através do esclarecimento das leis que afetam a implantação de uma Plataforma Logística,

torna-s possível um planejamento mais elaborado para a sua execução. O objetivo do artigo é abordar a legislação que condiz e afetam a viabilidade de implantação de um Plataforma Logística.

2 Referencial teórico

2.1 Argumentação das principais leis que afetam a implantação de um Porto Seco

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.

b) 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.

c) Portarias:

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

d) Instruções Normativas:

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

- SRF nº 171, (5 de julho de 2002): Estabelece os procedimentos aduaneiros a serem adotados no caso de desalfandegamento de locais e recintos.
 - SRF nº 106, (24 de novembro de 2000): Estabelece os termos e condições para o funcionamento de terminais alfandegados de líquidos a granel.
 - SRF nº 55, (23 de maio de 2000) e alterações – IN SRF nº 70/2001 e IN SRF nº 212/2002: Dispõe sobre os termos e condições para instalação e funcionamento de terminais alfandegados de uso público.
 - SRF nº 30, (31 de março de 1997): Dispõe sobre os procedimentos para instrução de processos relativos à concessão ou permissão de recintos alfandegados de uso público.
- e) Projeto de Lei:
- PLS 327/2006: Resultou da MP 320/2006 que, dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, o alfandegamento de locais e recintos, a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, altera a legislação aduaneira e dá outras providências.

2.1.1 Lei nº 9.074/1995

A Lei nº 9.074, regulamenta ou fornece concessões ou permissões para a implantação de alguns serviços e obras públicas de competência da União. O inciso VI do Art. 1º concede a permissão à implantação de estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas. Para a concessão ou permissão deste tipo de obra pública/serviço, é estipulado o prazo de 25 (vinte e cinco) anos, sendo prorrogado por mais 10 (dez) anos.

Torna-se proibido à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios realizarem obras e serviços públicos através de concessão e permissão de serviço público, sem a lei que lhes autorize, sendo dispensadas a lei em casos de saneamento básico e limpeza urbana, por exemplo. Salvo os processos iniciados e regulamentados pela Lei nº 8.987, de 1995. Independente da concessão, o transporte de carga rodoviário é regulado pela Lei nº 9.432, de 1997. De acordo com a Lei nº 9.074, que trata da reestruturação dos serviços públicos concedidos, regulamenta que a União autoriza promover e aprovar cisões, fusões, incorporações, transferências de concessões e transformações

societárias. É permitido ainda cobrar pelo direito de exploração dos serviços públicos, respeitando as condições previstas no edital de licitação.

O art. 27 dispõe sobre os casos onde os serviços públicos prestados por pessoas jurídicas sob controle direto ou indireto da União, para promover a privatização simultaneamente com a nova concessão ou com a prorrogação das concessões a União, exceto às telecomunicações. O art. 28 e 29 complementam o artigo anterior, dispondo sobre as novas concessões sem efetuar a reversão prévia dos bens vinculados ao respectivo serviço público e, sobre a modalidade de leilão que poderá ser adotada nas licitações relativas a nova concessão, com a finalidade de promover a transferência de serviço público prestado por pessoas jurídicas, respectivamente.

O Parágrafo único da Lei nº 9.074, regulamenta que na hipótese prevista, os bens vinculados ao serviço público serão utilizados, pelo novo concessionário, mediante contrato de arrendamento a ser celebrado com o concessionário original. Nesta mesma lei, em suas disposições finais afirma que nas licitações para permissão ou uso de serviços públicos, os responsáveis economicamente pelo projeto podem participar direta ou indiretamente da licitação e execução da obra. Dispõe ainda sobre contratos e cláusulas para o vencedor da licitação e prestadores de serviços terceirizados, responsabilidade por manutenção e reposição de benefícios e equipamentos e benefícios tarifários pelo poder concedente.

2.1.2 Decreto nº 6.759/2009

O decreto nº 6.759, dispõe sobre a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, controle e tributação das operações de comércio exterior. Os termos do decreto citado são atribuídos pela Constituição Federal, art. 84, inciso IV: Compete privativamente ao Presidente da República: sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para sua fiel execução.

O decreto nº 6.759 regulamenta a jurisdição aduaneira e o controle aduaneiro de veículos, sendo considerado território aduaneiro todo o território nacional. Os portos secos podem ser instalados em zona secundária, sendo área primária as áreas terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados, área terrestre em aeroportos alfandegados e área terrestre que compreende pontos de fronteira alfandegados, ou seja, zona de processamento de exportação são consideradas zonas primárias. A zona secundária abrange a parte restante do território aduaneiro, sendo incluídos águas territoriais e espaço aéreo.

O decreto apresenta a regulamentação sobre os portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, recintos alfandegados. Os recintos alfandegados sob controle aduaneiro, possuem a finalidade de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou destinada ao exterior, inclusive sob regime aduaneiro especial; bagagens de visitantes procedentes do exterior ou destinadas a ele e, remessas postais internacionais. Ainda podem ser alfandegados em zona primária, recintos destinados a instalação de lojas francas. Os portos secos não poderão ser instalados em zona primária, sendo que os mesmos poderão operar tanto com carga de importação, exportação ou ambas, dependendo das condições e necessidades da região. Todas as operações realizadas em porto seco sujeitam-se ao regime de concessão ou permissão, conforme descrito anteriormente na lei nº 9.074.

O alfandegamento de portos, aeroportos e pontos de fronteira também estão previstos na legislação, além da normatização da administração aduaneira, controle aduaneiro de veículos, sendo as normas gerais, a prestação de informações pelo transportador, da busca em veículos, considerando que a autoridade aduaneira poderá realizar buscas em qualquer veículo para prevenir e reprimir a ocorrência de infração aduaneira. Há regulamentação sobre o controle de mercadorias sobressalentes e das provisões de bordo, das unidades de carga e da identificação de volumes no transporte de passageiros, das formas do manifesto de carga, incluindo os itens obrigatórios e normas específicas para veículos marítimos, aéreos e terrestres.

O decreto nº 6.759 apresenta disposições sobre a incidência do imposto de importação, dos fatores geradores destes impostos, a forma de cálculo, valor destinado à aduana, taxa de câmbio e alíquotas, tributação de mercadorias não identificadas entre outras, apresenta os responsáveis pela contribuição, questões de pagamento, isenção e redução de imposto. Outros itens regulamentados condizem a missões diplomáticas, repartições consulares, representações de organismos Internacionais e seus integrantes, instituições científicas e tecnológicas. Nas remessas postais internacionais sem valor comercial, onde os bens contidos nas remessas consideradas sem valor terão *Free on board* (FOB) não excedente a US\$ 10,00 (dez dólares EUA). O art. 154 trata das remessas postais e das encomendas aéreas internacionais destinadas a pessoa física.

Dos arts. 155 a 168 dispõe sobre bagagens e o art. 169 dispõe sobre os bens adquiridos em loja franca, ambos os itens de responsabilidade dos portos

secos, assim como remessas postais internacionais. A isenção da bagagem de visitantes procedentes do exterior ocorrem quando os objetos novos usados destinam-se a uso ou consumo pessoal, bagagem que o visitante traça consigo no meio transporte que viagem ou bagagem que chegue desacompanhada ao País amparada por conhecimento de carga. Então excluídas do conceito de bagagem veículos de automotores, bicicletas, motonetas, motores para embarcação, motos aquáticas, casas rodantes, entre outros, sendo que estes poderão entrar no País sob regime de admissão temporária. Nos casos dos bens de aquisição em loja franca serão isentos os regulados pela Lei nº 8.032, de 1990.

O decreto de 6.579 regulamenta o comércio de subsistência em fronteira, entende-se por bens destinados a subsistência da unidade familiar. Dispõe sobre drawback em sua modalidade de isenção, sobre gêneros alimentícios, fertilizantes, defensivos e matérias-primas para produção. Outra subsessão desta legislação condiz a elementos de categoria diferenciada, como peças e componentes destinados a preparo, revisão e manutenção de aeronaves e embarcações. Ainda são analisados medicamentos, bens importados pelas áreas de livre comércio, Zona Franca de Manaus a Amazônia Ocidental, mercadorias destinadas a consumo e eventos internacionais, bens a serem consumidos, entre outros. Este decreto também apura a similaridade, que considera similar ao estrangeiro o produto nacional em condições de substituir o importado, observando-se a qualidade, o preço e prazo de entrega. Os arts. 210 e 211 tratam da proteção a bandeira brasileira.

O imposto de exportação e da incidência, juntamente com o fator gerador e base de cálculo, contribuinte e pagamento são tratados detalhadamente . o capítulo V aborda exclusivamente da isenção de produtos, como café, produtos do setor sucroalcooleiro, bagagem e comércio de subsistência em fronteira. Além da bagagem acompanhada e desacompanhada serão consideradas e dado o tratamento de bagagem os bens adquiridos no País, levados pessoalmente pelo viajante ao exterior, com limite de US\$ 2.000,00. O decreto trata também sobre os incentivos fiscais na exportação: empresas comerciais exportadas, mercadoria exportada que permanece no País; regulamenta impostos e taxas de contribuições devidos na importação: incidência e geração do imposto sobre produtos industrializados. Outros itens regulamentados por este decreto:

- Tributação: Contribuição para PIS/PASEP e COFINS - importação para diversos segmentos;
- Trânsito aduaneiro: Transporte por empresas transportadoras, despacho para trânsito, vistoria

e desembaraço aduaneiro, entreposto aduaneiro na importação e regime de controle aduaneiro informatizado;

- Regime aduaneiro especial de importação de insumos destinados a industrialização por encomenda: exportação temporária, exportação temporária para aperfeiçoamento passivo, regime aduaneiro especial de exportação e de importação de bens como petróleo e gás natural, petróleo bruto e derivados;
- Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária, Loja Franca, Zona Franca de Manaus, área de livre comércio, zonas de processamento de exportação;
- Controle aduaneiro de mercadorias: despacho de exportação e importação, casos especiais, regulamento de produtos específicos;
- Revisão aduaneira, normas especiais, mercadorias presumidas idênticas, tráfego de cabotagem;
- Infrações e penalidades: multas de importação e exportação, multas comuns, redução das multas, sanções administrativas, representação fiscal para fins penais, infrações praticadas por órgãos da administração pública;
- Crédito tributário, processo fiscal, controle administrativo específico, decadência e prescrição, termo de responsabilidade, processo fiscal e exigência de crédito tributário, aplicações de sanções administrativas aos intervenientes nas operações de comércio exterior e atividades relacionadas aos serviços aduaneiros.

2.2 Plataformas Logísticas

O Porto Seco também é conhecido como Plataforma Logística ou ainda EADI - Estação Aduaneira Interior. Esta instalação caracteriza-se como um depósito alfandegado situado obrigatoriamente zona secundária, ou seja, fora do porto organizado ou instalados longe de áreas de porto ou aeroporto, ou zonas alfandegárias já estruturadas, precedidos ou não de obras públicas, geralmente no interior. Realiza o recebimento das cargas, podendo ser nacionalizadas de imediato ou permanecer como entreposto aduaneiro. Assim, a Plataforma Logística armazena as mercadorias do importador durante o período necessário, com a interrupção dos impostos, sendo que, a carga pode ser nacionalizada por completo em um único momento ou de forma fracionada. Ao realizar investimento em uma Plataforma Logística, é visado a movimentação de cargas.

Para Dornier et al. (2000), as formas de desenvolvimento econômico estão mudando as principais características dos fluxos globais, como intensidade, necessidades físicas, entre outras [...]”. As operações complexas ampliam a incerteza; originadas de maiores distâncias e ciclos de pedidos e menor conhecimento do mercado como um todo, redução do controle operacional e gerencial, além de exigências alfandegárias e restrições comerciais. Esses desafios são tradicionais na logística globalizada, complicando o desenvolvimento de sistemas mais eficientes (BOWERSOX e CLOSS 2001). Segundo Duarte (2003, p. 4-5), plataforma logística “acolhe zonas logísticas de empreendimentos e infra-estruturas de transporte, importantes por sua dinamização na economia, melhorando a competitividade das empresas, criando empregos e viabilizando as atividades logísticas, pois há uma crescente necessidade de se organizarem as instalações para atender os usuários clientes (industriais e distribuidores). A armazenagem e outras instalações utilizadas nas atividades de transportes marcam o espaço. Assim, torna-se útil efetuar o agrupamento dos usuários clientes”.

O TELECONTRANS (*Apud* DUBLE, FERREIRA e PIZZOLATO, 2004), define as plataformas logísticas como sendo áreas de concentração de atividades e funções técnicas que representam um valor adicional. As plataforma logísticas tem origem a partir de rupturas na cadeia de transporte.

A Europlatforms– European Association of Freight Village (*Apud* DUBLE, FERREIRA e PIZZOLATO, 2004) aborda o conceito de plataforma logística de forma mais complexa, descrevendo a mesma como uma zona delimitada no interior, na qual se exercem através de diferentes operadores as atividades relativas ao transporte, à logística e à distribuição de mercadorias, tanto para o trânsito nacional, como para o internacional. Estes operadores podem ser proprietários, arrendatários dos edifícios, equipamentos, instalações (armazéns, áreas de estocagem, oficinas) que estão construídos. Uma plataforma logística deve estar sob regime de livre concorrência para todas as empresas interessadas pelas atividades desenvolvidas e compreender serviços comuns para as pessoas e para os veículos dos usuários. Deve ser gerida obrigatoriamente por uma entidade única, pública ou privada, como também estar localizada próxima de serviços públicos para que se realizem as operações.

Todas as mercadorias armazenadas em unidades de Porto Seco, sejam cargas de importação ou de exportação estão sob fiscalização aduaneira, sendo que estes recintos são alfandegados, podendo ser

executados o processamento do despacho aduaneiro, assim como recolhimento de tributos.

Este mesmo sistema pode ocorrer com as cargas de exportação. Por meio de um mecanismo denominado Depósito Alfandegado Certificado (DAC) as necessidades do exportador podem ser supridas. Através deste sistema e utilizando-se da Plataforma Logística é possível o exportador depositar a sua carga e a partir de então negociar ou providenciar toda a documentação pertinente ao acordo ou transação, como se a mercadoria já estivesse embarcada. Neste caso, o custo de armazenagem fica a cargo do importador, concluindo a responsabilidade do exportador.

Estas Plataformas Logísticas podem ser aglomeradas, Duarte (2002), aponta que as placas logísticas são compostas por um conjunto de plataformas logísticas regionalmente próximas que incluem portos e aeroportos internacional com função concentradora, ou seja, *hub* e com os respectivos centros de cargas.

2.3 Panorama das Plataformas Logísticas

Um dos maiores Centros de Plataformas Logísticas está localizado na Europa. Dubke, Ferreira e Pizzolato (2004), apontam 4 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 Centro 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 infraestrutura 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 a 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 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.

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 armazenamento que 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.

No âmbito nacional, observamos a instalação de 60 Portos Secos, sendo a maioria, concentrados na região Sudeste do Brasil, o qual apresenta 26 plataformas logísticas somente no Estado de São Paulo. Outras 5 em Minas Gerais, 4 no Espírito Santo e 3 no Rio de Janeiro. A região Sul, na qual é o enfoque do estudo, apresenta 14 unidades destes recintos alfandegados, contemplando assim, a segunda região com maior número de unidades implantadas. O posicionamento das unidades de jurisdição o qual estão instalados os Portos Secos podem ser observados detalhadamente na figura 01.



Figura 01: Concentração dos Portos Secos no Brasil

A legislação Brasileira está passando por um período de mudanças, onde as regulamentações vigentes (Leis e Decretos) poderão ser substituídos por uma única legislação, o Projeto de Lei do Senado 327/2006. Esta legislação foi originada da Medida provisória 320/2006, onde a partir desta foram instalados no Brasil 5 unidades de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA). Estas novas estruturas apresentam a mesma conotação de Portos Secos, porém podem desenvolver atividades diferenciadas. Esta nova regulamentação 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 CLIA, altera a legislação aduaneira entre outras determinações.

A tabela 01 apresenta as Plataformas Logísticas da Região Sul do Brasil. O Estado do Paraná apresenta 5 unidades instaladas, sendo uma em Cascavel, duas em Curitiba, uma em Foz do Iguaçu, uma em Maringá e uma em Paranaguá.

UF	CIDADE	UNIDADE DE JURISDIÇÃO	ADMINISTRADOR
PR	Cascavel	DRF/Cascavel	CODAPAR
PR	Curitiba	IRF/Curitiba	Armazéns Gerais Columbia S/A
PR	Curitiba	IRF/Curitiba	EADI - Sul Terminal de Cargas Ltda.
PR	Foz do Iguaçu	DRF/Foz do Iguaçu	EADI - Sul Terminal de Cargas Ltda.
PR	Maringá	DRF/Maringá	Maringá Armazéns Gerais Ltda.
PR	Paranaguá	ALF/Porto de Paranaguá	Martini Meat S/A Armazéns Gerais
RS	Caxias do Sul	DRF/Caxias do Sul	Transportadora Simas Ltda.
RS	Jaguarão	IRF/Jaguarão	EADI - Sul Terminal de Cargas Ltda.
RS	Novo Hamburgo	DRF/Novo Hamburgo	Multi Armazéns Ltda.
RS	Santana do Livramento	DRF/Santana do Livramento	EADI - Sul Terminal de Cargas Ltda.
RS	Uruguaiana	DRF/Uruguaiana	EADI - Sul Terminal de Cargas Ltda.
SC	Itajaí	DRF/Itajaí	Multilog S/A
SC	Itajaí	DRF/Itajaí	Brasfrigo S/A
SC	São Francisco do Sul	ALF/Porto de São Francisco do Sul	Porto Seco Rocha Top Terminais de Cargas Ltda



Fonte: Adaptado da Receita Federal
Tabela 01: Portos Secos da região Sul do Brasil

3 Procedimentos metodológicos

O Método de abordagem utilizado foi o dedutivo onde uma proposição teórica geral será aplicada a um caso particular, nesse caso o estudo da legislação para a futura implantação de uma plataforma logística no município de Ponta Grossa. Para esse estudo foi utilizada a pesquisa explicativa, pois indica os fatores que determinam a ocorrência do fenômeno.

A pesquisa explicativa proporcionou ao estudo a possibilidade de argumentação sobre as novas legislações, vigoradas a partir de 2009 para a análise de viabilidade de implantação da plataforma logística. Além deste fator, destacou-se de forma explicativa o potencial exportador do município, com a finalidade de justificar ou sustentar a probabilidade de instalação desta estrutura logística.

A pesquisa possui cunho teórico, onde buscou-se abordar o conteúdo sobre o tema, em busca de alternativas para o desenvolvimento de um posterior planejamento estratégico e análise de viabilidade de implantação de uma plataforma logística em Ponta Grossa de forma adequada, seguindo todos os parâmetros e regulamentações imposta pela legislação vigente, sendo que esta possui diversas alterações realizadas no primeiro trimestre de 2009.

Utilizou-se ainda da pesquisa documental. De acordo com Gil (2008, p. 45), “a pesquisa documental vale-se de materiais que não recebem um tratamento analítico, ou que ainda podem ser re-elaborados de acordo com os objetos da pesquisa”. O delineamento do estudo materializou-se no estudo da legislação vigente (leis, decretos, portarias e instruções normativas), que regem a implantação de uma plataforma logística e, entrevista realizada com responsável pela Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Qualificação profissional.

4 Resultados

Plataformas logísticas ou portos secos são recintos alfandegados de uso público, que possuem a finalidade de receber mercadorias para importação e exportação, sendo que neste ambiente são realizados serviços de processamento e despacho aduaneiro, tudo sob controle aduaneiro.

Atualmente no Brasil existem em atividade 60 Portos Secos, 02 Portos Secos de Fronteira, 03 Portos Secos Ferroviários e apenas 05 Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (CLIA). Em 25 anos foram aprovados a implantação de 65 Portos Secos, sendo que a grande maioria está situado em área da União. A medida provisória 320 ficou

vigente por apenas 120 dias, período em que foram aprovados os CLIA's e solicitados a concessão de 43 novas licenças para atividade, todas em áreas próprias. No Estado do Paraná foram aprovados 06 Portos Secos até a data atual, estando localizados nas cidades de Fóz do Iguaçu, Maringá, Cascavel, Londrina e dois em Curitiba.

Segundo entrevista realizada com responsável da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Qualificação Profissional realizada no primeiro semestre de 2009, a cidade de Ponta Grossa solicitou uma unidade de Porto Seco para a Receita Federal do Brasil no ano de 2000, pedido que aparece no site da Receita como 3º a ser licitado. Desde 2002 a Receita Federal não realiza nenhuma solicitação para conceder um Porto Seco através das Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (revogada); e nº 9.074, de 7 de julho de 1995. Os aspectos de iniciativa privada que se reveste a atividade dos portos secos, a Lei nº 9.074/95, em seu artigo 1º, inciso VI, determinou que as atividades desempenhadas por empresas particulares em Terminais Alfandegados fossem caracterizadas como serviços de utilidade pública, portanto sujeitos ao regime de concessão e de permissão. Foi uma determinação legal, ainda não condizente com a realidade dos fatos.

Antes da vigência da legislação citada, a Secretaria da Receita Federal tratou as atividades de armazenagem e de movimentação de mercadorias como sendo de natureza privada, atribuindo por Ato Declaratório a autorização para o seu funcionamento. Durante um longo período que antecedeu a lei, não houveram dificuldades em relação a este aspecto. Com a determinação da Lei nº 9.047/95, a outorga passou a ser processada por licitação.

Ponderando que as oportunidades de exploração das atividades econômicas estão abertas para toda e qualquer empresa, compete aos interessados avaliar as condições de investimentos que possibilitem sua participação com retorno comercial e financeiro. Dentro do que prevê o projeto de Lei substituinte a medida provisória 320, a autorização das empresas atualmente detentoras de permissão e de concessão será facultada, desde que haja interesse na escolha do novo modelo.

Este é o cenário econômico pré-disposto, que será ampliado com a análise e aprovação da legislação prevista na antiga Medida Provisória nº 320/2006, atualmente como Projeto de Lei do Senado 327/2006. Esta nova legislação atenderá os pressupostos para a oferta de serviços de guarda e movimentação de mercadorias, com base em tarifas equilibradas futuros clientes dos Portos Secos ou Centros Logísticos Industriais Aduaneiros,

beneficiando os exportadores e importadores, bem como a política econômica nacional, pois a pretensão tende a democratizar, ampliar e melhorar a eficiência desses serviços indispensáveis, contribuindo para evitar a formação de cartéis no setor.

Em entrevista concedida pela Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Qualificação Profissional, afirma-se que o Projeto de Lei do Senado nº 327/2006 poderá ser aperfeiçoado no Senado Federal, a partir das emendas e discussões e, se mantido a essência da legislação, a área econômica brasileira será favorecida, pois serão fornecidas novas condições para o exercício do comércio exterior, assim como a diminuição do Custo Brasil, sendo este fator preponderante para que o País possa competir em um mesmo nível com grandes mercados e ampliar a participação no comércio mundial, atualmente caracterizada por apenas 1%.

O município de Ponta Grossa, através da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Qualificação Profissional, vem realizando estudos na área de instalação de porto seco. Em análises iniciais apontam-se índices que apontam a cidade como propícia para a implantação da estrutura de um porto seco. A cidade mantém alto nível de volume da exportação, sendo de US\$ 1.619.510.532, valor este que posiciona o município em 4º lugar nas exportações no Estado do Paraná. Em breve comparação de volume exportado com cidades que possuem porto seco instalado, sendo elas Foz do Iguaçu, Londrina, Cascavel e Maringá, todas não atingem exportações realizadas por Ponta Grossa. Esta qualificação é um indício positivo para a solicitação realizada na Receita Federal para a concessão para a implantação do porto seco.

Outro detalhe pode ser analisado neste cenário logístico, e com a possível implantação de uma Plataforma Logística no município de Ponta Grossa, é possível agregar o desenvolvimento da região em diversos segmentos de atividades pelo fato de que muitas decisões das operações logísticas envolvendo um grande número de empresários é tomada no decorrer destas negociações. Estes executivos irão utilizar-se de serviços de hotéis, restaurantes para almoços e jantares de negócio, locação de veículos, utilização de táxis, aeroportos regionais, entre outros. Observando que estes locais possuem fornecedores terceirizados como açougues e panificadoras, é possível ampliar a receita local. Além disso, As universidades (Universidade Estadual de Ponta Grossa e Universidade Tecnológica Federal do Paraná) e Instituições de Ensino Superior privadas propiciarão suporte adequado e especializado no quesito colaborador.

5 Considerações finais

Portos Secos são recintos alfandegários de uso público que devem ser instalados em zonas secundárias, sendo que neles são realizadas atividades de movimentação de cargas, armazenagem e despacho aduaneiro. Estas atividades são desempenhadas sob controle aduaneiro para mercadorias e bagagem. A atividades destes recintos funcionam através da disposição de legislação que realiza a concessão ou permissão, ou seja, normatiza a instalação.

Atualmente no Brasil existem em atividade 60 Portos Secos, 02 Portos Secos de Fronteira, 03 Portos Secos Ferroviários e apenas 05 Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (CLIA). Em 25 anos foram aprovadas a implantação de 65 Plataformas Logísticas, sendo que a grande maioria está situado em área da União. A medida provisória 320/2006 ficou vigente por apenas 120 dias, período em que foram aprovados os CLIA's e solicitados a concessão de 43 novas licenças para atividade, todas em áreas próprias. No Estado do Paraná foram aprovados 05 Portos Secos até a data atual, estando localizados nas cidades de Fóz do Iguaçu, Maringá, Cascavel, Londrina e dois em Curitiba.

As leis vigentes que normatizam a implantação de um Porto Seco são a Lei nº 9.074 (7/jul/1995); decreto nº 6.759, (5/fev/2009); portarias RFB nº 1.022, SRF nº 13, SRF nº 746, SRF nº 1.743, e Instruções Normativas SRF nº 682, SRF nº 397, SRF nº 171, SRF nº 106, SRF nº 55, SRF nº 30. A análise da legislação foi significativa de modo a permitir um melhor desenvolvimento do planejamento de implantação do Porto Seco.

Visto que o objetivo do estudo concentrou-se em abordar a legislação que condiz e afeta a viabilidade de implantação de um Porto Seco, pode-se inferir que o objetivo foi alcançado mediante o estudo da legislação vigente.

Também foi observado o conteúdo legislativo em forma de Projeto de Lei em fase de aprovação. A validação do estudo se justifica pelos dados fornecidos pelo departamento da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Qualificação Profissional. Esses dados apontam um potencial relevante para a exportação no município de Ponta Grossa, onde estariam concentradas as atividades da Plataforma Logística.

Referências

BOWERSOX, D.; CLOSS, D. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas, 2001.

BRASIL. **Código Penal; Processo Penal e Constituição Federal**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

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

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

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.

DUARTE, J.E.C. **Distribuição e logística na União Européia**. In: Informação Internacional. Análise Econômica e Política, 2002. Disponível em: <http://www.wdpp.pt>. Acesso em 10/03/2009.

DORNIER, P.; ERNST, R.; FENDER, M.; KOUVELIS, P. **Logística e operações globais: textos e casos**. São Paulo: Atlas, 2000.

DUBKE, A. F.; FERREIRA, F. R. N.; PIZZOLATO N. D. **Plataformas logísticas:**

características e tendências para o Brasil. In: XXIV ENEGEP, Florianópolis, nov. 2004.

DUARTE, P. C. **Plataforma Logística como um processo de clusterização: Uma possibilidade para os setores produtivos do Rio Grande do Sul**. In: XXIII ENEGEP, Ouro Preto, out. 2003.

FIGUEREDO, et al, **Caderno Metodológico**, 2.ed. Xaxim: Celer Faculdades, 2008.

GIL, A. C. Como elaborar projetos de pesquisa. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

RECEITA FEDERAL (Governo). **Recintos alfandegários e portos secos**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/LegisAssunto/RecAlfPorSecos.htm>. Acesso em: 14/04/2009.

RECEITA FEDERAL (Governo). **Portos Secos**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/LocaisRecintosAduaneiros/PortosSecos/PSecos.htm>. Acesso em: 14/03/2009.