

INSTITUIÇÃO DE ENSINO SUPERIOR SANT'ANA

CLAUDINÉIA AYRES

LEANDRO BATISTA EDIN

IMPLANTAÇÃO DE UM PORTO SECO NA CIDADE DE PONTA GROSSA/ PR

PONTA GROSSA

2016

CLAUDINÉIA AYRES

LEANDRO BATISTA EDIN

IMPLANTAÇÃO DE UM PORTO SECO NA CIDADE DE PONTA GROSSA/ PR

Trabalho de conclusão de Curso apresentado ao curso de Tecnologia em Logística da Instituição de Ensino Superior Sant'Ana como requisito parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Logística.

Orientador: Prof. Me Balduir Carletto

PONTA GROSSA

2016

CLAUDINÉIA AYRES
LEANDRO BATISTA EDIN

IMPLANTAÇÃO DE UM PORTO SECO EM PONTA GROSSA - PR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Tecnologia em Logística da Instituição de Ensino Superior Sant'Ana apresentado como requisito final para a obtenção do grau de Tecnólogo em Logística.

Aprovado no dia ____/____/____

Banca Avaliadora

Profº. Me. Amauri de Almeida

Instituição de Ensino Superior Sant'Ana

Profº. Esp. Oswaldo Gomes

Instituição de Ensino Superior Sant'Ana

Orientador –Profº. Me. BalduirCarletto

Instituição de Ensino Superior Sant'Ana

Dedicamos este trabalho a nossas mães guerreiras, Pécida Cleusa Biscarra Ayres e Verli Alves Batista, exemplos de humildade, perseverança e dedicação.

AGRADECIMENTOS

A Deus pela sua eterna e infinita fidelidade, que nos deu ânimo e perseverança para continuar...

A Tania Lopes Anselmo e a toda família Master Cargas Brasil, pelas informações compartilhadas para o estudo, pela dedicação de seu tempo no preenchimento dos questionários e pela confiança de nos deixar concluir este trabalho com dados da empresa e suas percepções;

Ao Ivanilson Lascoski, gerente da filial Master em Ponta Grossa pelo apoio nos concebido durante a etapa de estudo de caso.

Ao Professor Me. Balduir Carletto pela sua orientação, confiança e responsabilidade sempre presentes em cada etapa desta pesquisa e também ao longo do curso;

A Professora Me. Isabel Márcia que nos auxiliou e contribuiu com as correções e apoio durante as aulas da disciplina do TCC;

A todos os professores do Curso de Tecnologia em Logística, que foram essenciais para a obtenção de nosso conhecimento.

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo investigar os processos necessários para a implantação de um Porto Seco na Cidade de Ponta Grossa, identificando as etapas necessárias, as limitações suas vantagens e desvantagens. Sua fundamentação teórica traz os temas Plataformas Logística, conceito e legislação, procedimentos para a implantação e importantes aspectos de um porto seco, além de suas vantagens e desvantagens. A metodologia utilizada foi o método indutivo. A pesquisa é de natureza aplicada, descritiva e qualitativa, usando uma abordagem bibliográfica e documental. Após isso foi realizado um estudo de caso na Empresa Master Cargas Brasil onde as informações foram obtidas através de entrevistas e questionário semiestruturado aplicado junto à diretora e ao gerente da filial em Ponta Grossa. Para facilitar a apresentação, a análise dos dados foi dividida em 5 etapas, onde foram apresentados o perfil dos gestores, o conceito de um Porto seco segundo a visão dos mesmos, as etapas necessárias para implantação de um porto seco, as limitações e condições necessárias e as vantagens e desvantagens do empreendimento. Através de um fluxograma o estudo apresenta as etapas necessárias para a realização da implantação do Porto seco, assim pode-se observar claramente as etapas que a empresa estudada já concluiu e as que ainda estão em andamento. Ainda, de acordo com a visão dos gestores observa-se que a cidade tem um grande potencial de importação e exportação, assim como uma boa estrutura, se tratando do seu entroncamento rododiferroviário e também do Aeroporto Santana. Os gestores também afirmam que as desvantagens são quase que irrelevantes se comparados aos benefícios e crescimento socioeconômico que irá proporcionar para o desenvolvimento da cidade. Em resposta para a pergunta que originou este estudo, o Porto Seco contribuirá para o crescimento da cidade tornando-a mais competitiva, gerando novas oportunidades e aumentando o nível de serviço, desenvolvendo a riqueza e empregabilidade às pessoas da cidade e da região.

Palavras chave: Porto Seco, Implantação, Plataformas Logísticas.

ABSTRACT

This research aims to investigate the processes needed for the establishment of a dry port in the city of Ponta Grossa, identifying the necessary steps, limitations, its advantages and disadvantages. Its theoretical foundation brings the themes Logistics Platforms concept and legislation, procedures for the implementation and important aspects of a dry port, as well as its advantages and disadvantages. The methodology used was the inductive method. The research is of applied nature, descriptive and qualitative, using a bibliographical and documentary approach. After this was done a case study in the Company Master Cargas Brasil where the information was obtained through interviews and semi-structured questionnaire applied to the director and branch manager in Ponta Grossa. For facilitate the presentation, the data analysis was divided in five stages, where were presented the profile of managers, the concept of dry port according to the vision of managers or them, the necessary steps to implement a dry port, the necessary limitations and conditions and the advantages and disadvantages of the project. Through a flowchart, the study presents the necessary steps to the Dry Port implementation, so one it's possible observe clearly the steps that the studied company has already completed and those that still are in progress. Still, according to the managers point of view, it is observed that the city has great potential import and export, as well as its structure, in case of its road and rail junction and also the Santana airport. Managers also confirmed or said that the disadvantages are almost irrelevant compared to the benefits and socio-economic growth that will provide. In response to the question that originated this study, the Dry Port will contribute to the growth of the city, making it more competitive, creating new opportunities and increasing the level of service, developing the wealth and employment to the people of the city and the region.

Keywords: Dry Port, Implementation, Logistics Platforms.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Logo Master Cargas Brasil.....	27
Figura 2: Missão e Visão da empresa.....	27
Figura 3: Serviços Master Cargas Brasil.....	28
Figura 4: Serviços / Armazenagem.....	29
Figura 5: Serviços /Transporte.....	29
Figura 6: Serviços / Locação de Equipamentos.....	30
Figura 7: Matriz Master Cargas Brasil.....	31
Figura 8: Filial Ponta Grossa - Master Cargas Brasil.....	32

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Perfil dos Gestores.....	34
Tabela 2: Etapas de Implantação do Porto Seco - Licitação.....	37

LISTA DE ABREVIATURAS

CFTV – Circuito Fechado de Televisão

CLIA – Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros

EAID – Estação Aduaneira do Interior

HUB/VMI – Estoque Administrado pelo Vendedor

IN – Instrução Normativa

MBA - *Master in Business Administration*/ Mestre em Administração de Negócios

MERCUSUL – Mercado Comum do Sul

PLS – Projeto de Lei do Senado

RFB – Receita Federal do Brasil

RH – Recursos Humanos

TCU – Tribunal de Contas da União

TMS – *Transportation Management System*/ Sistema de Gerenciamento de Transporte

WMS – *Warehouse Management System*/ Sistema de Gerenciamento de Armazém

SUMÁRIO

RESUMO.....	6
ABSTRACT.....	7
1. INTRODUÇÃO	12
1.1 Tema de pesquisa	12
1.2 Problema de pesquisa	12
1.3 Justificativa	13
1.4 Objetivos	14
1.4.1 Objetivo Geral.....	14
1.4.2 Objetivos Específicos	14
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	15
2.2 Legislação	17
2.3 Procedimentos para a implantação do Porto Seco:	21
2.4. Importantes aspectos do Porto Seco, suas vantagens e desvantagens. 22	
3. METODOLOGIA	25
3.1 Método de abordagem	25
3.2 Classificação da Pesquisa.....	25
3.2.1. Quanto à natureza.....	25
3.2.2. Quanto ao problema	25
3.2.3. Quanto ao objetivo.....	25
3.2.4. Quanto ao procedimento técnico.	26
3.3 Coletas de Dados e público alvo	26
4. ESTUDO DE CASO / PESQUISA.....	27
5. RESULTADOS.....	34
6. CONCLUSÕES / CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	40
REFERÊNCIAS.....	42
APÊNDICE.....	50
Apêndice A - Instrumento de Pesquisa.....	50

1. INTRODUÇÃO

Através do decreto 6.759 em 5 de fevereiro de 2009, surge a regulamentação das atividades aduaneiras que traz a definição de um Porto Seco como um recinto alfandegado, onde se realizam operações de movimentação, armazenagem e despacho de produtos controlados pela aduana (BRASIL, 2009). Ele situa-se em zona secundária do território aduaneiro e é destinado à prestação de serviços públicos, efetuado por terceiros (DUBKE, et. al. 2004).

Atualmente no Brasil há 63 Portos Secos em operação, sendo 62 unidades distribuídas em 14 estados e 1 no Distrito Federal (FIESP, 2014). No Paraná existem 5 Portos Secos implantados, 2 em Curitiba e os outros em Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu onde se executam operações logísticas de movimentação e armazenagem de materiais e auxílio nos processos aduaneiros (ANSELMO E JUNIOR, 2011).

Este estudo tem como fundamentação teórica os temas de Plataformas Logísticas, conceitos e legislação, atividades executadas, leis regulamentares e áreas envolvidas. Após a conceituação do tema, a pesquisa aborda os procedimentos para a implantação, a situação atual no Brasil e os procedimentos necessários para iniciar o empreendimento. Para finalizar, a pesquisa apresenta os importantes aspectos do porto seco, suas vantagens e desvantagens.

1.1 Tema de pesquisa

O trabalho de pesquisa desenvolvido tem como tema a implantação de um porto seco na cidade de Ponta Grossa.

1.2 Problema de pesquisa

Considerando a importância de um porto seco para o desenvolvimento das operações logísticas e competitividade das empresas envolvidas, assim como os benefícios para a sociedade, como geração de empregos e crescimento econômico. Esta pesquisa busca identificar a seguinte questão: O Porto Seco localizado em Ponta Grossa contribuirá para o crescimento e desenvolvimento da cidade e região?

1.3 Justificativa

Os portos secos têm como objetivo interiorizar e reduzir custos logísticos e agilizar os tramites da aduana nos portos e aeroportos. Nos portos são realizadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro, (LOPEZ & GAMA, 2013; ROCHA, 2013).

Buscando solucionar problemas que afetam o desempenho logístico das operações, como o congestionamento nas rodovias, problemas com armazenagem nos portos e impactos ambientais, os portos secos aparecem como potencial solução (MONTEIRO, 2012).

No Brasil, segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros (ABEPRO), os portos secos movimentam cerca de 30 % do comércio exterior, tendo destaque no agronegócio, indústria calçadista e equipamentos de informática, gerando diversos empregos diretos e indiretos, com movimentos estimados em milhões de reais (MATHIAS, 2013).

No site do Ministério Fazenda existem informações de Portos a serem licitados, dentre eles o da cidade de Ponta Grossa.

Ponta Grossa é considerada um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do sul do Brasil, pois toda a produção agrícola destinada ao Porto de Paranaguá passa pelo Município para a exportação. Além disso, a cidade conta com o Aeroporto Santana, que é homologado pelo Departamento de Aeronáutica Civil, em condições de receber aviões de pequeno e médio porte. Seu diversificado Parque Industrial a deixa em uma posição de destaque como importadora e exportadora se comparada com outras localidades onde se estruturaram portos secos. (SAMPAIO, et al. 2012). Através de rodovias e ferrovias a cidade faz conexões entre os estados Sul e os países do MERCOSUL e também faz ligações das regiões Centro oestes e Sudeste, o que facilita as operações de importações e exportações trazendo excelentes oportunidades de negócios com o exterior (SILVA E ZAMMAR, et.al., 2012).

A implantação de um Porto seco gera novos empreendimentos, que ocasiona uma maior concorrência e geração de empregos, proporcionando diversas operações logísticas na região (DUARTE, 2003).

Em Ponta Grossa, a implantação do um porto seco será de grande importância para o crescimento, pois ele trará novas oportunidades de emprego e negócios para os moradores e empresas da região. Isto afetará de forma positiva a

economia e a infraestrutura da cidade. A pesquisa identificou as condições para a concretização do projeto, trazendo os aspectos legislativos que deverão ser atendidos, descreveu as etapas da implantação e levantou os impactos com relação às oportunidades de desenvolvimento local.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo Geral

- Identificar os processos necessários para a implantação de um Porto Seco na Cidade de Ponta Grossa.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Expor as etapas necessárias para realizar a implantação de um Porto Seco.
- Identificar as limitações e condições necessárias para a implantação do Porto Seco na cidade.
- Descrever as vantagens e desvantagens da implantação de um Porto Seco em Ponta Grossa.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Plataformas Logísticas, conceito e legislação.

No Brasil o que mais se parecem com o conceito de plataforma logística são os centros de distribuição, que operam apenas com a gestão da movimentação e estoque de produtos acabados. Porém não possuem características de integração, nem oferecem incentivos que agregam valor aos produtos e serviços prestados. Estes serviços se resumem somente ao gerenciamento de cargas e um sistema integrado de operação (MORAIS, 2011).

O Porto seco é chamado atualmente de Estações Aduaneiras Interiores (EADIS). As EADIS foram criadas a partir do Decreto-Lei 1455/76 regido atualmente pelo Decreto 4543/2002. Através de uma concessão ocorre a delegação de pessoas jurídicas, ou seja, das empresas que irão operar com transporte, movimentação e armazenagem dentro do Porto Seco. A Instalação dos Portos acontece próxima às regiões produtoras (DUBKE, et al., 2004).

Através de uma medida provisória que foi rejeitada, deu-se a origem de um Projeto de Lei que prevê a implantação dos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA). Estes centros serão novas modalidades de plataformas logísticas, porém com características diferentes, onde existe a possibilidade de se instalar as indústrias dentro do sítio alfandegado, isentando as empresas do imposto de importação, sendo colocado somente o imposto de exportação do seu produto acabado (ZAMMAR, 2013 apud. SENADO FEDERAL, 2012).

Os portos secos são uma possibilidade de crescimento para a infraestrutura logística de um país. Através deles há uma desconcentração dos trabalhos nos portos marítimos, agilidade nos procedimentos alfandegários de despacho e controle da mercadoria sob controle aduaneiro em todos os tipos de transportes (SANTOS, 2015).

A implantação de uma plataforma logística pode maximizar os serviços logísticos e facilitar operações, gerando competitividade, flexibilidade e resposta rápida aos clientes e demais *stakeholders*, sendo assim, trata-se de instalações e serviços voltados para a satisfação de todos (RAZZOLINI FILHO, 2011).

Dubke (2006) afirma que Plataforma Logística é um local de concentração de atividades econômicas, buscando agregar valor a produtos de alta comercialização. Nesse contexto, Morais (2011) afirma que plataforma logística é

uma estratégia operacional com o objetivo de se obter maior eficácia logística, aumentando a competitividade em vários segmentos.

Na plataforma logística existe uma integração de sistemas econômicos, políticos e sociais em busca do desenvolvimento da região, o que contribui para o surgimento de novos empreendimentos e postos de serviços com mão de obra qualificada (MORAIS, 2011).

Uma Plataforma Logística é um lugar onde existe uma concentração de atividades relacionadas à logística, ou atividades que envolvem os modais, atividades de carga e descarga, armazenagem e distribuição, otimizando os fretes, aumentando a eficiência e reduzindo seus custos (ROCHA, 2001). Para Batalha (1997), o objetivo de uma Plataforma Logística é a redução do custo de transformação, do local de armazenagem, de prestação de serviços, da otimização das entregas e do aumento de recursos e mão de obra.

De forma estratégica a Plataforma Logística visa redução de custos variáveis e capital investido, podendo utilizar serviços terceirizados mantendo a qualidade de seus serviços e atentando somente ao seu cliente (BALLOU, 2001).

O sistema que abrange a Plataforma Logística é dividido em dois seguimentos. O de entradas, que estão relacionados com o fornecimento de bens e serviços que dão início as operações e o seguimento de saída que envolve a distribuição dos bens e serviços até o cliente final (DUARTE, 2004).

Duarte (2004) afirma que Plataformas Logísticas podem ser observadas como um macrossistema, onde operam microssistemas oferecendo diversos serviços logísticos como transporte, armazenagem, distribuição e outros.

Devido à dispersão dos componentes logísticos percebe-se a importância de um sistema de informação capaz de gerenciar toda a movimentação do início ao fim do processo e um eficiente sistema de transporte em busca do desenvolvimento de um polo logístico ou de uma área menor e delimitada que chamamos de Zona Logística, que pode se tratar uma ou de várias empresas, como a de uma Estação Aduaneira do Interior (EADI) ou de um porto (DUARTE, 2004).

Numa plataforma logística existem diversos tipos de usuários e clientes, dentre eles os usuários clientes Industriais que são os grupos ligados à produção e insumos, os usuários clientes distribuidores, que fazem parte do comércio de atacado e varejo, os prestadores de serviços logísticos que organizam a relação

produtor-consumidor e transportes e os transportadores que fazem a parte da coleta e distribuição (MORAIS, 2011).

A plataforma logística é uma estrutura física que deve estar localizada em um local que facilite a intermodalidade e a multimodalidade de transportes, além de outras atividades logísticas complementares como infraestrutura para armazenamento, consolidação de cargas, desembarço aduaneiro e serviços públicos, contando sempre com suporte de tecnologia de informação (RAZZOLINI FILHO, 2011).

Duarte (1999) apresenta, conforme as suas características, os diferentes tipos de plataformas logísticas:

- Portos: Direcionado para transporte hidroviário, que conta com área de armazenagem e distribuição de cargas, serviços públicos, desembarço aduaneiro e atividades logísticas em comércio internacional.
- Porto Seco: Semelhantes aos portos, porém com localização interior, oferece serviços de transportes, armazenagem e consolidação de cargas, possibilitando a prática de transporte rodoviário e ferroviário.
- Estação Aduaneira Interior (EADI): tem a mesma finalidade de um porto seco, com a diferença que o desembarço aduaneiro das cargas ocorre em suas dependências.
- *Global Transpark*: Considerada uma megaplataforma logística por abranger grandes áreas geográficas, geralmente de dimensões continentais.

A viabilidade de uma plataforma logística deve ser parametrizada por aspectos financeiros, estratégicos e por seus custos, onde através destes, pode-se avaliar melhoras estratégicas para os usuários desta prestação de serviços (DUARTE, 2004).

2.2 Legislação

Através do Decreto-Lei nº 1.455, de 07 de abril de 1976 os portos secos foram introduzidos. Este decreto autorizava a implementação de despacho aduaneiro em áreas secundárias. No início foram criados Depósitos Alfandegados Públicos e após a Estação Aduaneira do Interior (EADI). A partir de 2002, foi utilizado o termo Porto Seco, através de outro decreto, o de número 4.543, art. 724. Ainda em 2002, através da Norma nº 241/02 foi introduzido o uso de portos secos para operações

industriais, pois a normativa determinava a suspensão de impostos sobre as mercadorias produzidas para exportação (SANTOS, 2015).

No porto seco são realizados despachos aduaneiros de importação e exportação. Onde este serviço é de responsabilidade da Receita Federal. O Porto Seco deve ser instalado num local estrategicamente planejado. Para que a execução do Porto seja possível, deve haver um planejamento embasado nas leis que o afetam (CAMARGO, et. al., 2009).

Recintos (2009), apresenta as Leis e Decretos que regulamentam o Porto seco. A Lei Nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, o Decreto nº 1.910, de 21 de maio de 1996 dispõe sobre a concessão e a permissão de serviços nos terminais alfandegados de uso público, o Decreto nº 2.763, de 31 de agosto de 1998 que dispõe sobre a transferência de concessão ou permissão da concessionária ou da permissionária prestadora de serviços em terminais alfandegados de uso público, a Instrução Normativa SRF nº 055 de 23 de maio de 2000 que estabelece termos e condições para instalação e funcionamento dos terminais alfandegados e o decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002 que regulamenta a administração, fiscalização e controle das atividades aduaneiras de comércio exterior.

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 (BRASIL, 1995). A Lei fornece as permissões para a implantação de serviços e obras públicas, assim como concede a permissão para a implantação de estações aduaneiras, onde o prazo estipulado para a permissão é de 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado por mais 10 anos (dez).

O decreto ainda veta a instalação dos portos em zona primária de portos e aeroportos e autoriza operar cargas de exportação e importação dependendo das necessidades e condições do local (BRASIL, 1995).

A Instrução normativa da Receita Federal do Brasil nº 1208, de 04 de novembro de 2011, estabelece as condições para a instalação dos portos secos e dá outras providências. No Porto seco serão realizadas operações de despacho aduaneiro comuns, especiais ou aplicados em áreas especiais sendo que deve ser atendida a restrição de acordo com a legislação. No Porto seco não se pode exercer atividades que não estejam sob o controle da aduana. (BRASIL, 2011).

No Art. 9º a Lei salienta que a área do porto seco onde será feita armazenagem deve ser separada da área de movimentação e armazenagem de mercadorias que não estejam sob controle aduaneiro (BRASIL, 2011).

Com relação a materiais que apresente risco de explosão, corrosão, contaminação entre outros, o Art. 10. estabelece que pode ser operacionalizado, desde que apresente uma infraestrutura apropriada e autorização do órgão competente (BRASIL, 2011).

A partir do Art.11. a Lei dispõe a respeito da localização e da instalação do Porto Seco, que deve estar localizado de acordo com a deliberação da Superintendência Regional da Receita Federal do Brasil (SRRF), com base em um Estudo Sintético de Viabilidade Técnica e Econômica para Implantação de Porto Seco. O processo de implantação deve conter alguns elementos básicos como o levantamento de demanda, a identificação da área geográfica mais apropriada, a disponibilidade de recursos, as variações de cargas que serão armazenadas, além de prazos de concessão determinados. Caso ocorra a necessidade de um novo porto seco na mesma região os procedimentos de licitação serão diferentes um do outro (BRASIL, 2011).

A Designação da comissão especial de licitação, a publicação do aviso relativo ao edital de concorrência, a homologação do julgamento da licitação e adjudicação de seu objeto, a celebração do contrato de concessão ou permissão e seus aditivos contratuais e a comunicação ao Tribunal de Contas da União (TCU) na forma das normas de regência deverão ser procedimentos administrativos com relação ao processo de licitação, conforme cita o Art.12 (BRASIL, 2011).

O decreto nº 6.759 de 05 de fevereiro de 2009, regulamenta a administração, fiscalização e operações das atividades aduaneiras e operações do comércio exterior. Neste decreto conceitua-se Porto Seco como um local alfandegado de uso público onde se operacionaliza armazenagem, movimentação de produtos e despacho aduaneiro (BRASIL, 2009).

O mesmo decreto dispõe sobre a incidência do imposto de importação, sobre os fatores que geram os impostos, como a forma de cálculo, valor destinado à aduana, taxa de câmbio e alíquotas, entre outros. Também se regulamenta repartições consulares, representações de organismos Internacionais e seus integrantes, instituições científicas e tecnológicas e o comércio em fronteira (BRASIL, 2009).

Há também a disposição com a questão de gêneros alimentícios, fertilizantes, defensivos e matérias-primas, peças e componentes de revisão e manutenção de aeronaves e embarcações, medicamentos, bens importados pelas áreas de livre comércio, mercadorias destinadas a consumo e eventos internacionais, bens a serem consumidos, entre outros (BRASIL, 2009).

A responsabilidade da mercadoria importada será da concessionária, a partir do momento do seu recebimento com a apresentação da documentação de trânsito aduaneiro necessário e quando for exportação passa-se a responsabilidade a partir do seu recebimento com a documentação fiscal (BRASIL, 2011).

A mercadoria importada deverá ter a permanência de 75 (setenta e cinco) dias a partir da data de conclusão da operação de trânsito aduaneiro e após o prazo de 90 (noventa) dias, contando a partir do dia seguinte ao que foi efetuada a descarga a mercadoria que estiver no porto seco de fronteira, em zona primária, poderá ser considerada abandonada. Se localizada na zona secundária o prazo é de 45 (quarenta e cinco) dias, contando a partir do dia seguinte até o vencimento dos prazos estabelecidos em lei. Após cinco dias úteis da caracterização do abandono da mercadoria, a concessionária deverá comunicar a ocorrência a Receita Federal para que sejam tomadas as providências cabíveis ao caso (BRASIL, 2011).

Além das leis, Normas e Artigos acima citados, existem várias Instruções Normativas e projetos de Leis que norteiam a questão da implantação do Porto Seco, como por exemplo, a SRF nº 397, (12 de fevereiro de 2004), que dispõe sobre a exigência de regularidade fiscal para o alfandegamento de portos, a SRF nº 171, (5 de julho de 2002), que estabelece os procedimentos aduaneiros em casos de desalfandegamento de locais e recintos e o Projeto de Lei (PLS 327/2006) que trata a respeito da movimentação e armazenagem dos produtos importados ou despachados para o exterior, entre outros, além de dispor sobre a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico (CAMARGO, et al., 2009).

A análise e estudo da legislação vigente permite um melhor desenvolvimento para o planejamento de Implantação de um Porto Seco na região. 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 (CAMARGOetal., 2009).

Em 2009 o governo vigorou a Instrução Normativa IN – 241, que dispõe sobre o Regime Especial de Entrepasto Aduaneiro na importação e exportação, elaborada pela receita federal. Isso irá possibilitar a criação de alfandegas no Brasil, onde os produtos poderão ser produzidos sem pagamentos de tributos (MARGOTTI, 2009).

As empresas produtoras poderão se instalar em Portos secos, dentro dos recintos alfandegados facilitando as atividades industriais e logísticas dentro deles (LOPEZ E GAMA, 2005).

2.3 Procedimentos para a implantação do Porto Seco:

Para que o empreendimento de uma plataforma logística torne-se viável é necessária uma maneira de gerenciar o conhecimento sobre transporte, logística, infraestrutura, sistemas de informação, legislação e economia. Este conhecimento é fundamental para o sucesso operacional da Plataforma. (MARTINS, 2006)

Segundo Lacerda (2002), existe alguns elementos fundamentais para que se elabore o estudo de localização para as decisões estratégicas e operacionais a serem tomadas. Nas decisões estratégicas deve-se determinar o número de depósitos e fábricas, assim como seus tamanhos e localização, em seu nível tático deve-se definir a alocação dos clientes dentro do centro de distribuição e em seu nível operacional devem existir planos de contingência para que não pare uma linha de produção. Estes planos minimizam os custos logísticos, evitam restrições de capacidade de instalações e possibilitam satisfazer a demanda e manter o nível de serviço (MORAIS, 2011).

As plataformas Logísticas surgiram na França na década de 60, como resultado de um estudo sobre gerenciamento operacional, com o objetivo de reduzir o fluxo de materiais nos terminais de carga, otimizando a distribuição, e como consequência obteve a redução de custos (RODRIGUES, 2004).

Em 1994 haviam 21 portos secos em nosso país e desde então o número triplicou. Atualmente no Brasil existem 63 Portos Secos em operação, sendo 62 unidades distribuídas em 14 estados e 1 no Distrito Federal (ZAMMAR, apud. ABEPRA, 2012).

Para a implantação de um Porto Seco é muito importante realizar uma análise da situação geográfica da região e de como está inserida nas relações comerciais nacionais e internacionais. Assim como, se existem interligações com grandes eixos de transportes, como rodovias e ferrovias e acessos para outros modais (hidroviário e aéreo). Também é preciso que se identifiquem os fornecedores, os transportes, os tipos de cargas a serem armazenadas, determinar as subzonas, definir o transporte multimodal, definir os serviços logísticos, alfandegários e o sistema de informação, os critérios de segurança, a distribuição, e definir os critérios de proteção ambiental (DUARTE, 1999).

2.4. Importantes aspectos do Porto Seco, suas vantagens e desvantagens.

Os Portos Secos foram criados no início da década de 70, pelo então Ministro Antônio Delfim Netto, e eram conhecidos como EADI – Estação Aduaneira Interior. O objetivo do seu desenvolvimento foi principalmente diminuir o fluxo de mercadorias nos portos, aeroportos e nas fronteiras do país. Onde anteriormente existiam apenas os Terminais Retro Portuários ou “portos secos com calado” como eram conhecidos (LOUZADA, 2005).

Um importante aspecto da Plataforma Logística é a necessidade de flexibilidade buscando atender as estratégias do mercado de forma rápida e eficiente. Entre as necessidades podemos citar a flexibilidade de volume, de produtos e serviços e flexibilidade do tempo. A plataforma logística abrange custos como a de infraestrutura, custos de serviço e mão de obra humana (DUARTE, 2004).

Uma plataforma logística consegue atender diferentes clientes, oferecendo flexibilidade, rapidez nas atividades de transporte, movimentação de mercadorias e outros serviços logísticos, assim tende a ser uma opção vantajosa para as empresas. (BASTOS, et. all 2009).

São muitas as vantagens da implantação de uma plataforma logística, entre elas, o incremento da receita para a cidade, novas oportunidades de negócios, inovações tecnológicas, novos relacionamentos de mercado pela facilidade de contato, melhor infraestrutura e melhor tráfego urbano, impactos ambientais positivos, criação de empresas de todos os portes, aproveitamento de mão-de-obra com baixa qualificação, competitividade, redução dos custos, segurança e confiabilidade das entregas (MORAIS, 2011).

Como desvantagem pode-se citar os impactos ambientais causados pela implantação do porto, pois se trata de modificações ao meio ambiente, que conseqüentemente irá alterar os ecossistemas, comprometendo fauna e flora, rios, lagos, solo e a qualidade de vida (CUNHA E GUERRA, 2003). Positivamente ou negativamente o ambiente será afetado pela instalação do Porto Seco, haverá um aumento de infraestrutura e crescimento populacional, devido às oportunidades de trabalho que serão geradas e isto irá alterar a estrutura das classes sociais e reestruturar o espaço (COELHO, 2006).

A implantação de um Porto Seco causa problemas ambientais em proporções medianas, porém em contrapartida temos em proporções maiores os impactos socioeconômicos e estruturais, gerando renda e crescimento da economia, trazendo diversas oportunidades para a cidade, como ocorre em diversos locais onde já se tem os portos (BARRETO, 2009).

Ponta Grossa é considerada um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do sul do Brasil, pois toda a produção agrícola destinada ao Porto de Paranaguá passa pelo Município para a exportação. Além disso, a cidade conta com o Aeroporto Santana, que é homologado pelo Departamento de Aeronáutica Civil, em condições de receber aviões de pequeno e médio porte (SILVA E ZAMMAR, et al., 2012). Seu diversificado Parque Industrial a deixa em uma posição de destaque como importadora e exportadora se comparada com outras localidades onde se estruturaram portos secos (SAMPAIO, et al., 2012). A cidade liga os estados do Sul e o MERCOSUL à região Sudeste e Centro-oeste do país, através de rodovias e ferrovias. Isto viabiliza importações e exportações tanto pelo Oceano Atlântico como pelo Oceano Pacífico e proporciona grandes possibilidades de negócios com outros países (SILVA E ZAMMAR, et al., 2012).

A implantação de uma Plataforma Logística pode causar muitas oportunidades de desenvolvimento regional e local, além dos impactos nacionais que gera oportunidade de desenvolvimento e aproveitamento de várias regiões. Com a geração de empregos a cultura local é modificada, o cenário sócio econômico é transformado, e ocorre o surgimento de cursos técnicos, qualificação de mão de obra, criação de novos cursos e novas faculdades, desenvolve o comércio e todas as áreas de trabalho da cidade (BASTOS, et al., 2009).

Estes investimentos públicos ou privados contribuem para o melhoramento ou criação de infraestruturas onde serão prestados os serviços de

movimentação e armazenagem e vão desde ampliação das instalações na área de movimentação e armazenagem de cargas em geral, a qualificação de mão de obra especializada, modernização dos equipamentos até investimentos com pavimentação e restauração das rodovias e ferrovias, dos portos e aeroportos (DUARTE, 2004).

Desta forma a região começa a oferecer maior vantagem se comparada com outras regiões, além de proporcionar rapidez e flexibilidade na prestação de serviços com os custos (MARTINS, 2006).

A infraestrutura organizacional da plataforma logística faz com que a região passe a ter condições competitivas de caráter global, pois oferece diversos tipos de serviços a diversos tipos de clientes. A flexibilidade no transporte de cargas, a agilidade de movimentação dos produtos e a confiabilidade nos serviços prestados tornam a região mais vantajosa para ser aproveitada por países do MERCOSUL, o que torna a região um centro de integração e distribuição de produtos nacionais e internacionais (DUARTE, 2004).

A implantação de uma plataforma logística na região promove o desenvolvimento econômico municipal, ampliando a oferta de produtos e serviços característicos e distintos (MORAIS, 2011).

3. METODOLOGIA

A pesquisa parte de uma tentativa de solucionar uma dúvida ou problema através de métodos científicos (CERVO e BERVIAN, 2002).

Mascarenhas (2012) descreve a importância da metodologia para que se possa explicar como o estudo foi realizado e as etapas para que se concretizasse o mesmo.

3.1 Método de abordagem

O método empregado na pesquisa foi o indutivo. Segundo Araújo (2000), através do método indutivo emprega-se a observação como um processo para adquirir o conhecimento e por meio dele alcança-se as constatações mais abrangentes de uma forma mais particular com relação a teorias e leis (LAKATOS, 2001).

3.2 Classificação da Pesquisa

3.2.1. Quanto à natureza

A Classificação da pesquisa é de natureza aplicada, onde de acordo com Barros e Lehfeld (2000), ela tem como motivação produzir conhecimento, aplicação dos resultados, e contribuição para fins práticos buscando a solução imediata do problema. A pesquisa foi realizada por meio de dados coletados através de pesquisas, entrevistas e questionários (NUNAN, 1997).

3.2.2. Quanto ao problema

A pesquisa apresenta o problema de forma qualitativa, sendo que foi obtida a compreensão do procedimento através de descrições de pessoas e de processos. Não houve demonstrações estatísticas durante as etapas apresentadas (GODOY, 1995).

3.2.3. Quanto ao objetivo

Pesquisa descritiva, objetivando identificar, registrar e analisar os procedimentos que devem ser executados para a implantação de um porto seco. Realizando uma análise das diversas variáveis e os resultados da implantação do porto seco na cidade, assim como os efeitos para a empresa, esta foi apresentada em forma de estudo de caso (PEROVANO, 2014).

3.2.4. Quanto ao procedimento técnico.

A pesquisa levantou uma abordagem bibliográfica e documental com base em artigos, teses e informações de sites governamentais sobre a implantação do Porto na cidade (GIL, 2009). Posteriormente foi elaborado um estudo de caso sobre visão da empresa Master Cargas Brasil, idealizadora do projeto do porto, com relação aos benefícios para a cidade de Ponta Grossa.

3.3 Coletas de Dados e público alvo

O público alvo da pesquisa foi a diretora e o gestor de logística da empresa que pretende implantar o Porto Seco na Cidade. Os dados foram coletados através de questionário e entrevistas semiestruturadas onde eles responderam com relação aos procedimentos técnicos para a implantação e de suas expectativas para Ponta Grossa.

O instrumento para coleta dos dados foi um questionário com 10 questões, conforme mostra o Apêndice A. Como técnica de pesquisa o procedimento será sistemático, previamente planejado para seu desenvolvimento. É estruturada e realizada em condições controladas, com objetivos e propósitos previamente definidos (BARROS e LEHFELD, 1986).

Os entrevistados de cada amostra não serão identificados no resultado do estudo, com o intuito de preservação da imagem corporativa das organizações.

4. ESTUDO DE CASO / PESQUISA

Histórico da empresa:



Figura 1: Logo Master Cargas Brasil

Fonte: Site da Empresa (www.mastercargasbrasil.com.br)

Fundada em 1999, a Master Cargas Brasil é uma empresa especializada em transporte, armazenagem e operações logísticas de mercadorias. Destaca-se por sua área para armazenagem de 72.200 m² e confiança obtida pelas maiores indústrias de Curitiba como: Eletrolux do Brasil e Spaipa do Brasil, somando se a área construída e a não construída de 248.000 m², resultando em aproximadamente 40.516 m² disponível para recebimento de containers.

Missão e visão.

Missão: Conquistar clientes por sua diversidade logística de serviços, preço, segurança e qualidade

Visão: Ser reconhecida como empresa de referência em operações logísticas, conectando a necessidade do cliente com a forma de operacionalizar o sistema, aumentando sua participação e agregando valor econômico e social para seus clientes e prestadores de serviço.

The logo for Master Cargas Brasil is located in the bottom right corner of the slide. It features the text 'Master Cargas' in a bold, black, sans-serif font, with 'Brasil' written in a green, cursive script below it. To the right of the text is a green graphic element consisting of three stylized, overlapping chevrons pointing to the right.

Figura 2: Missão e Visão da empresa

Fonte: Arquivo da Empresa

A empresa opera em toda a cadeia de suprimentos por meio de serviços e soluções desenvolvidas especialmente para cada situação do mercado através da integração de ferramentas tecnológicas e seu modelo de gestão.

Infraestrutura: Com uma infraestrutura moderna e sólido suporte tecnológico, seus serviços abrangem toda a cadeia de suprimentos, destacando-se: armazenagem, transporte, intralogística e locação de máquinas e equipamentos.

Gestão Supply Chain: Oferece soluções customizadas desde a gestão de fornecimento de insumos (*inbound*), apoiando também os processos produtivos (intra logística) e expedição do produto acabado (*outbound*).

Serviços:

<p>Armazenagem:</p> <p>Nossos armazéns possuem cerca de 220 mil m² e estão estrategicamente localizados no sul e sudeste do Brasil, com fácil acesso as principais rodovias e aeroportos, ideal para carga seca, granel e refrigerada.</p>	<p>Transporte:</p> <p>Com prazos diferenciados, segurança e informação sobre sua mercadoria desde a coleta até o ponto de entrega, atendemos os mais diversos segmentos do mercado através de infraestrutura própria de alto desempenho e frota própria.</p>	<p>Locação de equipamentos:</p> <p>Possuimos uma vasta gama de equipamentos para operações logísticas de alta ou baixa complexidade, disponibilizado aos nossos clientes através de locação.</p>
	 <p>REFERÊNCIA EM LOGÍSTICA, TRANSPORTE E SERVIÇO. www.mastercargasbrasil.com.br</p>	

Figura 3: Serviços Master Cargas Brasil

Fonte: Site da Empresa (www.mastercargasbrasil.com.br)

Armazenagem: Os armazéns possuem cerca de 220 mil m² e estão estrategicamente localizados no sul e sudeste do Brasil, com fácil acesso as principais rodovias e aeroportos, ideal para carga seca, granel e refrigerada.



Figura 4: Serviços / Armazenagem

Fonte: Arquivo da Empresa

Transporte: Com prazos diferenciados, segurança e informação sobre sua mercadoria desde a coleta até o ponto de entrega, atendem os mais diversos segmentos do mercado através de infraestrutura própria de alto desempenho e frota própria.



Figura 5: Serviços / Transporte

Fonte: Arquivo da Empresa

Locação de equipamentos: Possui uma vasta gama de equipamentos para operações logísticas de alta ou baixa complexidade, disponibilizado aos clientes através de locação.



Figura 6: Serviços / Locação de Equipamentos

Fonte: Arquivo da Empresa

Tecnologia e Gestão em Serviços

Entre os serviços prestados pela Master Cargas em Armazenagem estão: gerenciamento de insumos, produtos acabados, produtos promocionais, peças de reposição, montagem de kits, nacionalização de produtos, atendimento de *E-commerce*, *Picking* e HUB/VMI (estoque administrado pelo vendedor).

A Master Cargas opera também como Armazém Geral, realizando a guarda e conservação de mercadorias e a emissão de títulos especiais que as representem, possibilitando aos clientes todos os benefícios e comodidade deste modelo de negócio.

A tecnologia é outro diferencial: além do monitoramento CFTV eletrônico 24 horas, com acesso on-line para seus clientes, a empresa dispõe de sistemas de informação WMS e TMS que garantem informações precisas e em tempo real para os clientes.

Possuem 18 filiais em todo o Brasil, onde suas principais operações são realizadas no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A Matriz está localizada na região de São José dos Pinhais, onde também possui mais 5 filiais.



Figura 7: Matriz Master Cargas Brasil

Fonte: Site da Empresa (www.mastercargasbrasil.com.br)

Também possui filial em São Paulo, nas regiões de Bauru e Itu, onde o sistema de trabalho é o *Cross-Docking*. A decisão da instalação de sua filial em Itu foi tomada depois de diversos estudos logísticos que levaram em consideração a melhor localização geográfica, a ligação com outras cidades da região e a infraestrutura das estradas. Ao final desse estudo, Itu foi apontada como a melhor opção no interior paulista, entre as cidades pesquisadas. A empresa começou a se instalar na cidade, na segunda quinzena de fevereiro, em uma área de 60 mil metros quadrados, no Pirapitingui. Na consolidação do projeto inicial, o investimento será na ordem de R\$ 15 milhões. No início de sua operação em Itu, a Master Cargas gerou cerca de 250 novos empregos na região. Em todo o Brasil, a empresa conta com uma equipe de mais de 1.500 colaboradores que passam por treinamentos constantes e acompanhamento de atividades, através de um moderno e diferenciado modelo de gestão.

Em 28 de janeiro de 2015 foi inaugurada a filial em Ponta Grossa. A área está localizada na BR 376 km, 503 e serve como um ponto de apoio avançado na

cidade, em um condomínio industrial, até que as obras de sua estrutura própria sejam concluídas.



Figura 8: Filial Ponta Grossa - Master Cargas Brasil

Fonte: Site da Empresa (www.mastercargasbrasil.com.br)

A equipe “macro” da Matriz é constituída por dois diretores, um gerente geral, gerentes de filiais, RH e administrativo, conferentes e encarregados e a equipe operacional. Em Ponta Grossa a equipe se divide em dois turnos, onde trabalham um Gerente de filial (que trata da filial, abrange administrativo, comercial e operacional), gerente de operações (responsável pelas operações e pela equipe), o administrativo (que é responsável pelo RH e controles administrativos), o estoquista (que é responsável por todo o controle do estoque da filial), o conferente (que é responsável pelo recebimento e expedições das cargas), os operadores de empilhadeiras e os enlonadores (que tratam da operação em geral).

Plano de Expansão

A Master Cargas Brasil, empresa que atua no setor logístico, dá prosseguimento aos processos para transformar a unidade que será construída em Ponta Grossa em um Centro Logístico Aduaneiro (CLIA). A empresa já possui a liberação para atuar como um terminal de contêineres, mas busca ter uma área alfandegada no município, através de um projeto para a transferência do centro aduaneiro para Ponta Grossa. Caso a empresa venha a atuar como um ‘porto seco’, ela poderá fazer o desembaraço dos produtos, junto à Receita Federal, para a exportação e importação, agilizando os processos.

A empresa irá investir R\$ 38 milhões e construirá suas estruturas próprias em um terreno de 210 mil m² doado pelo município, no Distrito Industrial na Av. Crow, entre duas importantes indústrias da cidade. Hoje a empresa atua em uma área de pouco mais de 10 mil m², mas construirá um barracão de 45 mil m². No município de Ponta Grossa, a empresa possui atualmente 25 funcionários diretos e 40 indiretos, mas após a conclusão da obra, contará com mais de 160 colaboradores.

Devido a este empreendimento, analisou-se de acordo com a visão dos gestores da empresa quais seriam os benefícios da implantação do Porto Seco para a Cidade de Ponta Grossa. Para isso foi elaborado um questionário que pudesse ser respondido pela diretora da empresa e pelo gerente da filial de Ponta Grossa.

5. RESULTADOS

Os resultados foram obtidos por meio de pesquisa bibliográfica aliada de entrevistas com os gestores da empresa. Para facilitar a apresentação, a análise dos dados está dividida em 5 etapas.

1. Apresenta o perfil dos gestores.
2. O conceito de um porto seco segundo a visão dos gestores.
3. As etapas necessárias para implantação de um porto seco.
4. As limitações e condições necessárias para implantação.
5. Descreve vantagens e desvantagens do empreendimento.

5.1 – Perfil dos gestores:

Foram entrevistados a diretora da empresa e o gerente da filial de Ponta Grossa, buscando detalhar de acordo com a visão deles, os aspectos com relação à implantação do Porto Seco na cidade.

Gestores/ cargo	Idade	Sexo	Escolaridade
Diretora	37 anos	Feminino	Superior completo
Gerente de filial	41 anos	Masculino	Pós Graduado

Tabela 1: Perfil dos Gestores

Fonte: Pesquisa do Autor

Formada em Engenharia Civil e Engenharia da Produção, em 2005 a diretora da empresa juntamente com seu esposo fundou a empresa Master Cargas Brasil, especializada em transporte, logística e serviços.

Formado em Administração com Ênfase em Comércio Exterior e Pós-graduado em Gestão Empresarial e MBA de Gestão de Pessoas, o gerente da filial Ponta Grossa, iniciou atividades na empresa em novembro de 2015.

5.2 – Visão do conceito de porto seco:

Os portos secos são importantes concentrações logísticas, preparadas para o recebimento, montagem, etiquetagem, separação, armazenagem e distribuição de mercadorias. É um local aduaneiro de uso público controlado por uma instituição particular. A área é exclusivamente demarcada pela Receita Federal, para que o controle alfandegário seja preservado nos processos de importação e exportação. Cabe salientar o conceito dos gestores, segundo a visão de cada um:

Porto Seco é um depósito, onde são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, esses locais são extensões de atividades da Receita Federal cujo objetivo é processar despacho aduaneiro de importação ou de exportação, para que as cargas possam dar entrada regular no país (Diretora).

Porto Seco ou EADI - Estação Aduaneira– é um depósito alfandegado localizado na zona secundária (fora do porto organizado), é um armazém utilizado para armazenagem de carga em regime de importação e/ou exportação. Dessa forma, o porto seco armazena a mercadoria do importador e exportador pelo período que este desejar. Hoje no Brasil já existem 63 portos secos, sendo 35 unidades em 14 Estados diferentes, 1 no Distrito Federal e 27 unidades apenas no estado de São Paulo (Gerente).

5.3 – Identificação das etapas necessárias para a realização de implantação de um porto seco:

O processo para a implantação do Porto Seco inicia-se com um estudo de viabilidade. Após isso é dada continuidade aos procedimentos necessários para que atendam às exigências de instalação instituídas pelo órgão de fiscalização aduaneira e à infraestrutura necessária para a segurança fiscal. A legislação é que determina o modelo padrão de instalação e através da licitação ocorre a habilitação para o funcionamento do Porto Seco. Para demonstrar as etapas de implantação apresentamos o fluxograma abaixo e na sequência apresentamos uma tabela para identificarmos a posição em que a empresa se encontra:

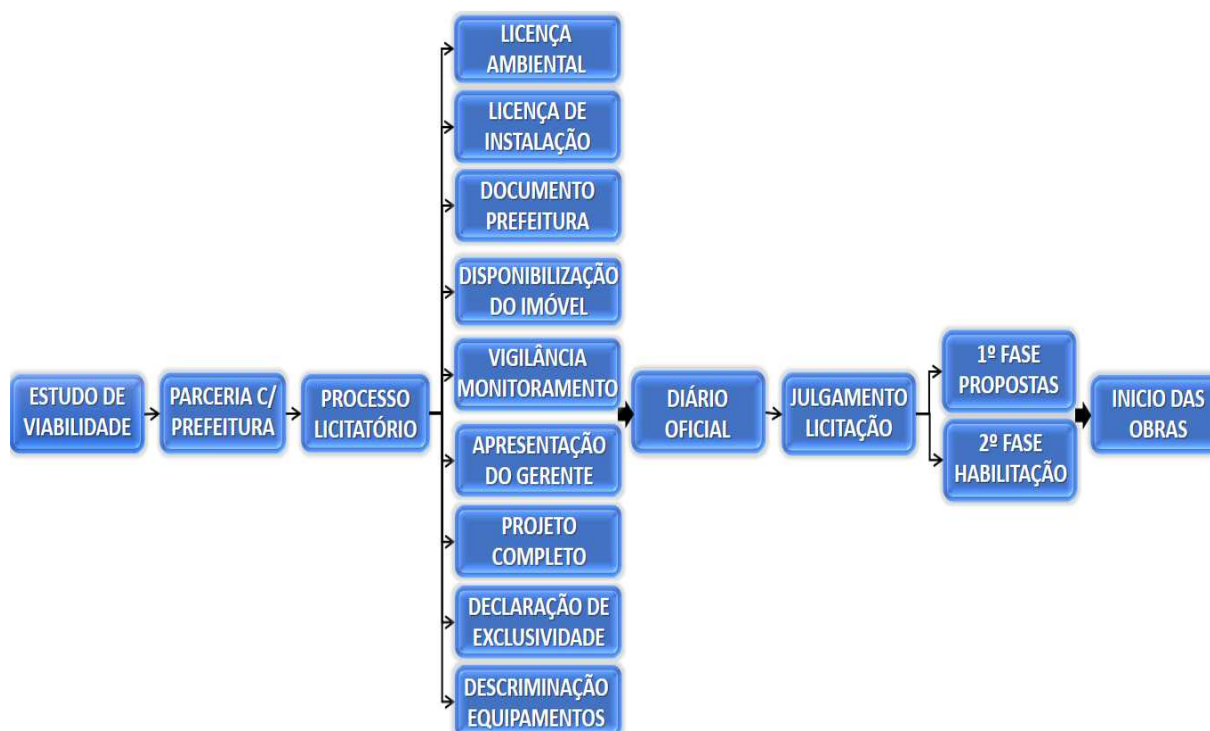


Figura 10: Fluxograma Etapas de Implantação do Porto Seco - Licitação

Fonte: Pesquisa do autor em site Receita Federal (www.receita.federal.gov.br)

ETAPAS DA IMPLANTAÇÃO DO PORTO SECO – LICITAÇÃO		
ETAPAS	DESCRIÇÃO	STATUS DA ETAPA
Estudo de viabilidade	Conforme o modelo padrão aprovada pela Portaria RFB nº 581, contendo os seguintes elementos: levantamento de demanda, indicação da área geográfica, disponibilidade de recursos humanos e materiais; tipo de cargas a ser armazenada e prazo de concessão ou permissão de acordo com o artigo 1º da Lei nº 9.074.	Concluído
Parceria com a Prefeitura	Doação do terreno de 210 mil m ² no Distrito Industrial, na Av. Crown.	Concluído
Processo Licitatório	Envio dos documentos para início do processo de licitação. Apresentação de documentos de Proposta e Licitação. Deverão ser entregues separadamente, em envelopes fechados, rubricados no fecho e identificados com o nome da licitante, o número e o objeto da licitação. Nos termos do que dispõe o art. 18-A da Lei nº 8.987	Concluído
Publicação no diário oficial	Publicado no diário Oficial de Ponta Grossa dias 18, 19 e 20 de julho de 2015. Disponível em: http://www.pontagrossa.pr.gov.br/files/diario-oficial/2015-07-18-19-20-ed1577.pdf	Concluído
Licença Ambiental	O IAP emitiu a Licença prévia em 11/08/2016	Concluído
Licença de instalação	Assim que a Licença prévia foi emitida, a empresa entrou com a solicitação da Licença de instalação para que possa dar início às obras.	Em andamento
Documento expedido pela prefeitura com a jurisdição sobre o imóvel oferecido	Assinatura do Protocolo de intenções (95% em logística e 5% em transporte, a fim de evitar concorrência entre as transportadoras de Ponta Grossa) em 07/01/2015.	Concluído
Declaração de exclusividade	A empresa deverá enviar uma declaração se comprometendo a dedicar-se exclusivamente às atividades de um Porto Seco.	Em andamento
Declaração disponibilização do imóvel	Declaração onde a empresa se compromete a disponibilizar o imóvel para a implantação do Porto Seco.	Concluído
Apresentação de documentação técnica do controle e sistema de vigilância e monitoramento	Descrição simplificada e apresentação de documentação técnica do controle operacional e do sistema de vigilância e monitoramento.	Em andamento
Apresentação do Gerente	Documentos do Gerente que atuará no Porto Seco, currículo e documentos que comprovem suas experiências com armazenagem e logística.	Em andamento
Documentos que discriminem as facilidades e equipamentos do início do funcionamento	Detalhamento dos equipamentos utilizados para as operações que envolvem as atividades do Porto Seco.	Concluído

Projeto completo: planta baixa, muros, armazéns, etc.	Planta de situação, incluindo as vias de acesso; planta de locação, indicando: arruamento, portarias, pátios, armazéns, guaritas, ramais ferroviários (se for o caso), muros, cercas, portões, balanças, scanners, equipamentos para movimentação de mercadorias, áreas de verificação de mercadorias, instalações da RFB, dos demais órgãos e agências da administração pública e da administração do Porto Seco; e plantas baixas e de cortes de todas as edificações. Detalhamento de todas as áreas do Porto Seco.	Concluído
Julgamento da Licitação	1ª fase - Classificação das propostas 2ª fase - Habilitação e julgamento final	Concluído
Início das obras	Prevista para início de 2017, com realização de aproximadamente 1 ano e meio, tendo a possibilidade de iniciar as operações em estrutura própria no primeiro semestre de 2018.	Previsto para início de 2017

Tabela 2: Etapas de Implantação do Porto Seco - Licitação
Fonte: Pesquisa do Autor

5.4 – Limitações e condições necessárias para a implantação de um porto seco na cidade:

As expectativas dos gestores são positivas quanto à implantação do porto, mesmo tendo ciência das dificuldades, burocracias e desafios do projeto. Com bases em estudos de viabilidade constata-se que a criação do centro logístico e industrial aduaneiro da cidade de Ponta Grossa, depende de ações governamentais para propiciar condições de criação e da autorização da Receita Federal, além de licença ambiental dos órgãos competentes. A cidade tem um grande potencial no comércio Exterior, tanto na produção e exportação de bens, como também em infraestrutura, visto que Ponta Grossa possui o maior entroncamento ferroviário do sul do Brasil, possibilitando a intermodalidade.

Contribuindo com a análise sobre as limitações, a visão dos gestores é semelhante como é citado abaixo:

A cidade de Ponta Grossa terá resultados relevantes com a implantação do Porto e isso trará progresso para a Cidade. Os processos aduaneiros realizados através de empresas subcontratadas acabam encarecendo os custos operacionais das empresas, tornando a prestação dos serviços muitas vezes inviável (Diretora).

Hoje a Cidade necessita de um porto seco com liberação aduaneira para alavancar a Cidade. Ponta Grossa encontra-se estagnada nesta operação sendo necessário fazer os processos aduaneiros e movimentação de mercadoria diretamente com empresas

subcontratadas pelo porto de embarque ou desembarque, e movimentação com terceiros onerando os custos operacionais das Empresas (Gerente).

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior demonstra com dados oficiais que Ponta Grossa e a região dos Campos Gerais possuem um enorme potencial ao comércio exterior, onde seus números consolidados são muito expressivos e ultrapassam os valores de cidades paranaenses que já possuem a estrutura importação e exportação.

De acordo com os gestores, as condições da cidade são favoráveis para o empreendimento:

A cidade possui o maior entroncamento rodoferroviário do Paraná, tem uma grande facilidade de acesso a todas as regiões do Estado, podendo contar com as diversas rodovias (BR 376, BR 277, PR 151), além das ferrovias e do aeroporto Santana (Diretora).

Ponta Grossa está localizada no 2º Planalto Paranaense da região dos Campos Gerais. Considerada o principal entroncamento rodoferroviário do Sul do país, destaca-se dos demais municípios, devido à sua posição geográfica pela facilidade de acesso a todas as regiões do Estado (Gerente da filial).

5.5 – Descrição das vantagens e desvantagens da implantação de um porto seco em Ponta Grossa:

A implantação do Porto Seco na região irá proporcionar muitas vantagens que estão descritas em diversos estudos elaborados sobre o assunto em nossa cidade. Vantagens como a diminuição dos gargalos nas zonas primárias, a concentração e distribuição de mercadorias armazenadas para a venda, agilidade, flexibilidade e rapidez na comercialização internacional, a racionalização do processo de despacho, a facilidade no transporte através de terminais intermodais, a prestação de serviços diferenciados aos clientes, redução de custos e maior controle nas operações.

Neste contexto os gestores da empresa apontaram as vantagens e desvantagens na visão deles:

Um porto seco traz muitas oportunidades de desenvolvimento na região, traz geração de empregos, desenvolvimento do comércio, oportunidades de negócios, novas tecnologias e torna a região mais competitiva. Se comparadas às vantagens e desvantagens percebemos que os malefícios têm baixa proporção com relação aos benefícios de crescimento e desenvolvimento que a implantação irá gerar na Cidade (Diretora).

Não tem desvantagem, o porto seco deve atrair novas indústrias, e vai aumentar as exportações e importações na cidade, levando a cidade para novos patamares de operações logísticas (Gerente da filial).

Junto aos usuários e clientes, os resultados da implantação de um Porto Seco serão significativamente positivos, pois haverá agilização nas operações, desburocratização aduaneira, informações precisas e atuais sobre os processos e transportes, aumento do nível de serviço, participação no mercado e a remuneração destes diferenciais o que irá aumentar a geração de empregos e renda da cidade, melhorando a infraestrutura, possibilitando novas oportunidades de negócios, trazendo inovações tecnológicas e novos relacionamentos de mercado. Haverá um desenvolvimento regional e local que afetará o comércio e todas as outras áreas de trabalho da cidade.

6. CONCLUSÕES / CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo geral a identificação dos processos necessários para a implantação de um porto seco em Ponta Grossa. Apresentou-se uma análise dos dados de acordo com a visão da diretora e do gerente de filial da empresa que pretende administrar o Porto Seco. Buscando atingir o primeiro objetivo específico foi elaborado um fluxograma que apresenta as etapas necessárias para a realização da implantação do Porto seco, estas etapas são executadas de acordo com um modelo padrão elaboradas pela Receita Federal. E através da tabela elaborada com base no fluxograma e pode-se observar claramente as etapas já concluídas pela empresa estudada e as que ainda estão em andamento.

Respondendo ao segundo objetivo observa-se através da visão dos gestores e até mesmo de diversos estudos apresentados sobre o tema, que a cidade tem um grande potencial de importação e exportação, assim como em sua estrutura, se tratando do seu entroncamento rodoferroviário e também do Aeroporto Santana. Na visão dos gestores Ponta Grossa terá resultados relevantes com a implantação e isso irá alavancar a região, além de reduzir custos operacionais das empresas.

Atendendo ao terceiro objetivo o estudo apresenta as vantagens e desvantagens. Onde os gestores afirmam que as desvantagens são quase que irrelevantes se comparados aos benefícios e crescimento socioeconômico que o porto seco irá proporcionar e também os benefícios como: agilidade, flexibilidade e rapidez na comercialização internacional, redução de custos, maior controle nas operações, geração de empregos, desenvolvimento do comércio, oportunidades de negócios, e avanço tecnológico, além de atrair novas Indústrias, e gerar um aumento das exportações e importações na cidade. Todo esse conjunto irá alavancar o crescimento da região.

Alguns estudos realizados para a implantação de um porto seco na cidade levantaram indicadores que propiciam tal empreendimento. A cidade está em 4º lugar no ranking de exportações do Estado em comparação com as cidades de Londrina, Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu, cidades que já possuem Portos secos. Ponta Grossa possui um alto nível tecnológico e produtivo na agricultura e

um estável e variado parque industrial que a deixa em uma posição de destaque com operações de exportação e importação.

Em resposta para a pergunta que originou este estudo, o Porto Seco contribuirá para o crescimento da cidade tornando – a mais competitiva, gerando novas oportunidades e aumentando o nível de serviço, desenvolvendo a riqueza e empregabilidade às pessoas da cidade e da região.

Atentando a visão dos gestores, pode-se salientar que as expectativas dos gestores são as melhores possíveis, mesmo com a burocracia, lentidão dos processos e os desafios de tal empreendimento.

REFERÊNCIAS

Aeroporto de Ponta Grossa. Disponível em: <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/localizacao> Acesso em: 21. Fev.2016.

MATHIAS, R.V. **Análise da Gestão Aduaneira como fator para o desenvolvimento socioeconômico da região Sul Catarinense.** Mathias. R. V. Seget 2013. Disponível em: <http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos13/4918304.pdf> Acesso em: 08Abr. 2016.

A nova vocação dos portos secos. 2009. Disponível: (<http://www.abrepa.org.br/imagens/07AbrepainformaRevistaTradePortossecos.pdf>) Acesso em: 08 Abr.2016.

ANSELMO, T.L.; JUNIOR, F.N.2011. **A importância de um Porto Seco em São José dos Pinhais/PR como proposta para o desenvolvimento econômico local.** Disponível em: <http://docplayer.com.br/4272389-A-importancia-de-um-porto-seco-em-sao-jose-dos-pinhais-pr-como-proposta-para-o-desenvolvimento-economico-local.html> Acesso em: 01 Jul. 2016.

APPOLINÁRIO, F. **Dicionário de metodologia científica: um guia para a produção do conhecimento científico.** São Paulo: Atlas, 2004.

ARAUJO, C., COELHO, C.L. **A importância dos portos seco na logística aduaneira do Brasil.** Disponível em: <http://www.logisticadescomplicada.com/a-importancia-dos-portos-secos-na-logistica-aduaneira-do-brasil-%E2%80%93-uma-visao-geral/> Acesso em: 04 set. 2016.

ARAUJO, S. C. **Métodos de Pesquisa.** Universidade Católica de Brasília, 2000. Disponível em: http://www.iesambi.org.br/apostila_2007/metodos_pesquisa.htm Acesso em: 26 fev. 2016.

As diferenças entre pesquisa descritiva, exploratória e explicativa. Disponível em: <http://www.pós-graduando.com/diferencas-pesquisa-descritiva-exploratoria-explicativa/> Acesso em: 08Abr.2016.

BALLOU, R. H. Gerenciamento de cadeia de suprimentos: logística empresarial. 5. ed.. Rio de Janeiro: Bookmark, 2006. **Gerenciando a cadeia de suprimentos:**

planejamento, organização e logística empresarial. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BARRETO, S. R. J., 2009. **Uma análise dos impactos ambientais em Distrito Industrial: O caso do porto seco no Município Anápolis-GO.** Disponível em: http://www2.unucseh.ueg.br/bibliotecaunucseh/acervo/monografias/graduacao/geografia/ano/ano_2009/tccgeo_impactos_ambientais_distrito_industrial_barreto_2009.pdf
Acesso em: 12 Abr.2016.

BARROS, A. J. S. e LEHFELD, N. A. S. **Fundamentos de Metodologia: Um Guia para a Iniciação Científica.** 2ª Ed. São Paulo: Makron Books, 2000.

BASTOS, S. & PEROBELLI, F. & MACIEL, M. & DOS SANTOS, T. **Plataforma logística: estudo da viabilidade de implantação em Juiz de Fora (MG) via caracterização das mercadorias transportadas entre Minas Gerais e Rio de Janeiro.** Revista de Economia, v. 35, n. 1 (ano 33), p. 53-73, jan./abril 2009. Editora UFPR. Disponível em: <http://revistas.ufpr.br/economia/article/viewFile/17125/11277>
Acesso em: 07 Jun. 2016.

Benedetti, M. H.; Bernardino, T. M. N.; Porfírio, T. C. R. R.; et. Al. 2014. **A Utilização do Porto Seco como Alternativa para Melhorar o Desempenho Logístico e a Competitividade no Mercado Internacional.** Disponível em: http://www.anpad.org.br/admin/pdf/2014_EnANPAD_GOL1755.pdf Acesso em: 28 Jun.2016.

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

Camargo, D. R.; Kovaleski, J. L.; Picinin, C. T. **Análise da viabilidade de implantação de uma plataforma logística no Município de Ponta Grossa sob o aspecto legislativo.** Congresso internacional de administração, 2009. Disponível em: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiX8YGEwpvNAhXCg5AKHSjVCyMQFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fpg.utfpr.edu.br%2Fdirppg%2Fppgep%2Febook%2F2009%2FCONGRESOS%2FInternacionais%2F2009%2520-%2520ADM%2F14.doc&usq=AFQjCNE0znYMrV3ViGCMZs60EmhM9Gjn0w&sig2=q-YY7yubJPIYeGjcTOKDA&bvm=bv.124088155,d.Y2I> Acesso em: 09 Jun.2016.

Centro Logístico Aduaneiro tem pedido feito à receita federal. Disponível em:

<http://www.mastercargasbrasil.com.br/noticias.html> Acesso em: 23 Jun. de 2016.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia científica**. 5. Ed. – São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

COELHO, M. C. N. **Impactos ambientais em áreas Urbanas – Teorias, Conceitos e Métodos de Pesquisa**. GUERRA, A. J. T., CUNHA, S. B. (Orgs). In: Impactos ambientais urbanos no Brasil. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CUNHA, S. B.; GUERRA, A. J, T. (Orgs). **Geomorfologia e meio ambiente**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

DECRETO Nº 6.759, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm Acesso em: 14 Mar.2016.

DUBKE,A.F; FERREIRA,F.R; PIZZOLATO,N.D. **Plataformas Logísticas: características e tendências para o Brasil**. XXIV Encontro Nac. de Eng. de Produção - Florianópolis, SC, Brasil, 03 a 05 de nov. de 2004. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2004_Enegep0112_0549.pdfAcesso em: 14 Abr.2016.

Duarte,P.C,2004 – **Desenvolvimento de um Mapa estratégico para apoiar a implantação de uma plataforma logística**. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/6405/000441250.pdf?sequence=1> Acesso em: 07 Jun.2016.

DUARTE, P.C.**Mapa estratégico para apoiar a implantação de uma Plataforma Logística: análise dos benefícios no setor conserveiro gaúcho**1. Inter Science Place. Revista Científica Internacional. Ano 02. Nº 07; 2009. Disponível em:<http://www2.interscienceplace.org/ojs/index.php/interscienceplace/article/viewFile/86/82> Acesso em: 28 Jun.2016.

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.

DUARTE, P.C. **Modelo para o desenvolvimento de Plataforma Logística em um terminal: Um estudo de caso na Estação Aduaneira do Interior – Itajaí/SC.** Dissertação de mestrado, programa de Pós Graduação em Engenharia de Produção. Florianópolis.UFSC,1999,100p.- Disponível em: http://www.ldl.ufsc.br/index.php?option=com_content&view=article&id=50:modelo-para-o-desenvolvimento-de-plataforma-logistica-em-um-terminal-um-estudo-de-caso-na-estacao-aduaneira-do-interior-itajaisc&catid=5:dissertacoes&Itemid=10 Acesso em: 17 Mar.2016.

Empresa especializada em logística escolhe Itu como base para expansão. Disponível em: <http://jornalperiscopio.com.br/site/index.php/empresa-especializada-em-logistica-escolhe-itu-como-base-para-expansao/> Acesso em: 23 Jun. 2016.

Ferrovias de Ponta Grossa. Disponível em: <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/localizacao> Acesso em: 21 Fev.2016.

FIESP; Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP. **Portos Secos.** Disponível em: <http://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/portos-secos/> Acesso: 01 Jul. 2016.

Francis Bacon e o método Indutivo. Disponível em: <http://www.infoescola.com/filosofia/francis-bacon-e-o-metodo-indutivo/> Acesso em: 26 Fev.2016.

GIL, R.L., 2009. **Pesquisa Bibliográfica e documental.** Licenciatura em Ciências Biológicas Disciplina de Pesquisa do Ensino de Ciências e Biologia. Disponível em: <http://wp.ufpel.edu.br/ecb/files/2009/09/Tipos-de-Pesquisa.pdf> Acesso em: 30 Jun.2016.

GODOY, A. S. **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades.** In: Revista de Administração de Empresas. São Paulo: v.35, n.2, p. 57-63, Abril 1995.

INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1208, DE 04 DE NOVEMBRO DE 2011. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=36692&visao=anotado>. Acesso em: 14 Mar.2016.

LACERDA, L. **Logística Reversa: Uma visão sobre os conceitos básicos e as práticas operacionais**. Congresso Nacional de Engenheiro de Produção pela EE/UFRJ, 2002.

KOVALESKI, L. Picinin. C. T. 2010. **Verificação do aspecto legislativo para implantação de uma plataforma logística em Ponta Grossa**. Revista ADM PG Gestão Estratégica, 2010. Disponível em: <http://www.admpg.com.br/revista2010/artigos/Artigo%20AREA%204%20ARTIGO%204.pdf> Acesso em: 06 Jul.2016.

LAKATOS, E. M. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos**/ Eva Maria Lakatos, Marina de Andrade Marconi – 5.ed. – São Paulo: Atlas, 2001.

Lei 9.074, de 07 de julho de 1195. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9074cons.htm Acesso: 09 Jun.2016.

LOPEZ, J. M. C., & Gama, M. (2010) **Comércio exterior competitivo**. (4a ed.) São Paulo: Aduaneiras

LOUZADA, C. E C. **Panorama dos portos secos no Brasil: avaliação e perspectivas**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Industrial) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/7913/7913_1.PDF Acesso em: 09 Abr.2016.

MARGOTTI, V.E. - **Os efeitos da criação do porto seco junto as empresas exportadoras da região de Criciúma/sc**. Universidade do extremo Sul Catarinense – UNESC- curso de administração de empresas com linha específica em comércio exterior Criciúma, junho de 2009. <http://www.bib.unesc.net/biblioteca/sumario/000041/00004129.pdf> acesso 10/06. Acesso em: 09 Abr.2016.

MARTINS, T. T. Considerações Sobre a Implantação de uma Plataforma Logística no Estado do Rio de Janeiro – PUC RJ – Certificação Digital nº0412258/CA. Investimentos, **Entraves e Impactos causados por uma PL**. Disponível em: http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/9457/9457_6.PDF Acesso: 08 Jun. 2016.

MASCARENHAS, S.A. **Metodologia Científica**. Pearson Education do Brasil. São Paulo, 2012.

MASTER CARGAS BRASIL. Disponível em: <http://www.mastercargasbrasil.com.br> Acesso em: 27 Jun. de 2016.

Master Cargas Brasil – **Histórico**. Disponível em: <http://www.mastercargasbrasil.com.br/index.html> Acesso em: 23 Jun. de 2016.

Master Cargas investe R\$ 38 milhões em Ponta Grossa. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1521589&page=352> Acesso em: 23 de Jun. de 2016.

Master Cargas quer implantar ‘Centro Aduaneiro’ em PG. Disponível em: <http://arede.info/jornaldamanha/dinheiro/106209/master-cargas-quer-implantar-centro-aduaneiro-em-pg> Acesso em: 23 Jun. de 2016.

MONTEIRO, M. F. (2012) **”Portos Secos, Desafios e Potencialidades”**. Revista APAT 76(JUL-AGO), 24-26. Disponível em <http://www.pt.slideshare.net/MariaFelicianMonteiro/portos-secos-desafios-e-potencialidades> Acesso em: 08 Abr. 2016.

MORAIS, S.S. **Implantação da Plataforma Logística Multimodal de Anápolis: aspectos conceituais e desafios sob a percepção empresarial**. Faculdade Alves Faria - alfa mestrado profissional em desenvolvimento regional gestão estratégica de empreendimentos. Disponível em: [file:///C:/Users/user/Downloads/implantacao-da-plataforma-logistica-multimodal-de-anapolis-aspectos-conceituais-e-desafios-sob-a-percepcao-empresarial%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/implantacao-da-plataforma-logistica-multimodal-de-anapolis-aspectos-conceituais-e-desafios-sob-a-percepcao-empresarial%20(1).pdf) Acesso: 07 Jun.2016.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis: Editora Vozes, 2007.

Plataforma Logística Multimodal de Goiás. Audiência pública, 13 de novembro de 2013. Disponível em: http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2013-11/plataforma-logistica-multimodal-de-goias_audiencia-publica_vf.pdf Acesso em: 08 Jun.2016.

Portos a serem licitados: Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/portos-secos-em-funcionamento-licitados-e-a-serem-licitados-73018> Acesso em: 21. Fev.2016.

Porto Seco Sul de Minas. (2015) Disponível: <http://www.portosecosuldeminas.com.br/#!estrutura/c4nz> Acesso em: 13 Abr. 2016.

Receita Federal. **Sistema de Normas.** Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/consulta.action?termoBusca=porto+seco> Acesso: 09 Jun.2016.

RECINTOS. Alfandegados e Portos Secos.2009. Disponível: (<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/legislacaoAsssu/RecAlfPorSecos.htm>) Acesso: 09 Mai.2016.

ROCHA, P. (2001). **Logística e Aduana.** São Paulo: Aduaneiras

RODRIGUES, A. D. **Plataforma Logística: Competitividade e Futuro.** In: Boletim trimestral Conjuntura Econômica Goiana. SEPLAN - Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento. Governo de Goiás. Novembro de 2004, p.19-22.

SANTOS, P.G.F. **O porto seco no contexto brasileiro.** Auditora Fiscal da Receita Federal do Brasil. Mestranda do Curso de Direito Tributário na Universidade Católica de Brasília. Revista da Receita Federal: estudos tributários e aduaneiros, Brasília-DF, v.2, n.1, p.282-304, jul./dez. 2015. Disponível em: <http://www.revistadareceitafederal.receita.fazenda.gov.br/index.php/revistadareceitafederal/article/view/136/53> Acesso em: 13 Jun.2016.

SILVA, L.S.S;ZAMMAR,A. et al. **Panorama para a implementação de uma plataforma logística em Ponta Grossa.**ENEGEP, 2012. Disponível: em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2012_TN_WIC_157_915_19642.pdf Acesso em: 13 Abr.2016.

Situação dos portos secos no Brasil – benefícios para importações e exportações.Disponível em: <http://www.logisticadescomplicada.com/situacao-dos-portos-secos-no-brasil-%E2%80%93-beneficios-para-importacoes-e-exportacoes/> Acesso em: 28 Fev.2016.

Verificação do aspecto legislativo para implantação de uma plataforma logística em Ponta Grossa – PR. Disponível em: <http://www.admpg.com.br/revista2010/artigos/Artigo%20AREA%204%20ARTIGO%204.pdf> Acesso em: 13 Abr.2016.

ZAMMAR, A. 2013. **Estudo da viabilidade de existência de transferência de tecnologia a partir da implantação de um centro logístico e industrial aduaneiro na cidade de Ponta Grossa – PR.** Disponível em: <http://www.pg.utfpr.edu.br/dirppg/ppgep/dissertacoes/arquivos/222/Dissertacao.pdf> Acesso em: 15 Mar. 2016.

APÊNDICE

Apêndice A - Instrumento de Pesquisa

1. Na sua visão como gestor/ diretora da empresa, o que é um Porto Seco?
2. Quais os processos necessários para a implantação de um Porto Seco?
3. Qual data prevista para o início do processo de implantação?
4. Em qual fase da implantação a Master Cargas encontra-se?
5. Há alguma limitação para implantação do porto na cidade?
6. Quais são as condições do município de Ponta Grossa para tal empreendimento?
7. Quais as vantagens do Porto Seco em Ponta Grossa?
8. Há desvantagens? Se sim, quais?
9. Quais fatores levaram a Master Cargas a escolher a cidade de Ponta Grossa para a implantação do Porto Seco?
10. A empresa já conta com parcerias governamentais e/ou privadas para a realização do projeto?