

3. ESTUDO DE CASO

Este capítulo visa apresentar com mais profundidade o caso selecionado nesta dissertação e detalhar a metodologia de pesquisa adotada como suporte para o levantamento das informações necessárias, de acordo com o plano de trabalho.

3.1. Portos secos no Brasil: legislação e funcionamento

Como discorrido por Vieira Filho (2002) e conforme informação no site do Ministério da Fazenda – Secretaria da Receita Federal (Portos Secos), “as normas legais e a regulamentação que dispõem sobre o funcionamento de portos secos são: **Leis nº 8.987**, de 13/02/95 (dispõe sobre o regime de concessão e permissões dos serviços públicos via licitatória); e **nº 9.074**, de 07/07/95 (artigo 1º, inciso VI, inclui as estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, procedidos ou não de obras públicas); **Decretos nº 1.910**, de 21/05/96 (dispõe sobre a concessão e permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público, excluindo-se os IPA – Instalações Portuárias Alfandegadas); **nº 2.168**, de 28/02/97 (prorroga prazos de concessão ou permissão de recintos alfandegados e dá outras denominações); **nº 2.763**, de 31/08/98 (dispõe sobre a transferência de concessão ou permissão ou do controle societário da concessionária ou permissionária prestadora de serviço alfandegado de uso público); e **nº 4.543**, de 26/12/02 (Novo Regulamento Aduaneiro), com as alterações do Decreto **nº 4.765**, de 24/06/03; e **Instruções Normativas SRF nº 55**, de 23/05/00 (estabelece termos e condições para instalação e funcionamento de terminais alfandegados de uso público); **nº 109**, de 08/12/00 (estabelece termos e condições para transferência de concessão ou permissão ou do controle societário da concessionária ou permissionária prestadora de serviço alfandegado de uso público); **nº 70**, de 24/08/01 (altera a IN SRF nº 55/00); **nº 212**, de 07/10/02 (altera a IN SRF nº 55/00); e **nº 241**, de 06/11/02 (dispõe sobre o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação)”. Também foram publicadas as **IN SRF nº 289**, de 27/01/03, **nº**

356, de 02/09/03, e a **nº 463**, de 19/10/04, dando novas redações à IN nº 241/02 que ressalta o Porto Seco Industrial.

Não existe uma lista específica de bens que podem ser admitidos no regime de entreposto aduaneiro. Ficam vetados, no entanto, bens que tenham a importação ou exportação proibidas, bens usados e produtos importados com cobertura cambial. No que concerne a bens usados, apenas são permitidos aqueles para uso aeronáutico, náutico ou quando destinados a reposição, manutenção ou reparo de aeronaves ou embarcações. Quanto à cobertura cambial, apenas as mercadorias destinadas à exportação terão seu ingresso permitido neste regime de entreposto aduaneiro.

De acordo com as IN SRF nº 55/00 e nº 241/02 já citadas anteriormente, poderão ser realizados os seguintes serviços nos portos secos sob regime de entreposto aduaneiro:

- Serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação.
- Serviços comuns: estadia de veículos e unidades de carga; pesagem; limpeza e desinfecção de veículos; fornecimento de energia; retirada de amostras; lonamento e deslonamento; colocação de lacres; expurgo e reexpurgo; unitização e desunitização de cargas; marcação, remarcação, numeração e renumeração de volumes, para efeito de identificação comercial; etiquetagem, marcação e colocação de selos fiscais em produtos importados, com vistas ao atendimento de exigências da legislação nacional ou do adquirente.
- Consolidação e desconsolidação documental.
- Serviços exclusivos: etiquetagem e marcação de produtos destinados a exportação, visando sua adaptação às exigências do comprador; demonstração e testes de funcionamento de veículos, máquinas e equipamentos; acondicionamento e reacondicionamento; montagem.
- Concernentes às operações de industrialização: acondicionamento e reacondicionamento; montagem; beneficiamento; transformação, no

caso de preparo de alimentos para consumo a bordo de aeronaves e embarcações utilizadas no transporte comercial internacional ou destinados à exportação.

- Manutenção ou reparo no próprio recinto alfandegado: em aeronaves ou embarcações; em máquinas ou equipamentos mecânicos, eletromecânicos, eletrônicos ou de informática, identificáveis por número de série, importados, com posterior retorno ao exterior.

É beneficiário do regime de entreposto aduaneiro na importação o consignatário da mercadoria a ser entrepostada, pessoa jurídica estabelecida no país. Apenas quando o regime for praticado em porto seco, o consignatário poderá ser pessoa física, desde que comprove ser agente de vendas do consignante.

São beneficiários do regime de entreposto aduaneiro na exportação:

- Na modalidade de regime comum, pessoa jurídica (a base operacional é o porto seco); e
- Na modalidade de regime extraordinário, com direito à utilização dos benefícios fiscais relativos à exportação e antes do efetivo embarque para o exterior, a empresa comercial exportadora.

As mercadorias poderão permanecer no regime de entreposto aduaneiro na importação pelo prazo de um ano, prorrogável sucessivamente, em situações especiais e a pedido do beneficiário, observando o limite máximo de três anos. Para o regime de entreposto aduaneiro na exportação, regime comum, o prazo é o mesmo descrito anteriormente; para o regime extraordinário, o prazo é de noventa dias no máximo.

O credenciamento de um recinto no regime de entreposto aduaneiro situado em zona secundária para o serviço de industrialização recebe a denominação de “porto seco industrial”. As particularidades para a realização da industrialização são, além do credenciamento necessário que definirá a modalidade do recinto, atividades autorizadas e etc, áreas isoladas para cada beneficiário e que o porto seco industrial possua número de inscrição específico no CNPJ conforme artigo 13 da IN SRF nº 200/02 (filial).

Os tratamentos fiscais dispensados às operações de porto seco industrial são:

- Quanto a admissão de mercadorias importadas: suspensão de I.I., IPI, PIS e Cofins; e
- Quanto a admissão de mercadorias nacionais ou nacionalizadas adquiridas no mercado interno: suspensão de IPI.

A situação atual dos terminais de portos secos, de acordo com informação fornecida através do site (ver Referência Bibliográfica) do Ministério da Fazenda – Secretaria da Receita Federal (Portos Secos) está consolidada na Tabela 1:

Tabela 1: Situação atual dos portos secos.

Estado	Em funcionamento	Licitado	A ser Licitado
Goiás	1		
Mato Grosso	1		1
Mato Grosso do Sul	1		1
Amazonas	1		
Pará	1		
Pernambuco	1		
Bahia	2		
Minas Gerais	5		
Espírito Santo	3		
Rio de Janeiro	3		2
São Paulo	27	1	
Paraná	6	2	1
Santa Catarina	2	1	1
Rio Grande do Sul	8	1	
Distrito Federal		1	
Maranhão			1
Ceará			1
Rio Grande do Norte			1
Total	62	6	9

Fonte: Ministério da Fazenda – Secretaria da Receita Federal (Março 2005).

De acordo com pesquisa feita na legislação brasileira para portos secos, constata-se uma continuidade na adaptação de regras e leis que façam jus, não só ao correto funcionamento sob a ótica governamental, mas também à sua

implantação sob a ótica empresarial, impulsionando assim a engrenagem do comércio internacional brasileiro.

De acordo com Mascarenhas (*Sem Fronteiras* n° 328, de 08/03/05), em 09/11/04 houve um pronunciamento feito ao mercado pelo Dr. Ronaldo Lázaro Medina, Coordenador-Geral da Administração Aduaneira da Secretaria de Receita Federal, informando sobre uma proposta da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira – COANA de regularizar, até o final do ano de 2005, o setor de portos secos com objetivo de simplificação na instalação destes recintos alfandegários. Segundo Dr. Medina, existe uma previsão de alterações no regime jurídico que significaria, na prática, a abertura desta atividade ao mercado.

Mascarenhas também apresenta uma retrospectiva para os *dry ports* brasileiros, ressaltando que as antigas Estações Aduaneiras de Interior – Eadi, agora denominadas Portos Secos, foram criadas no início da década de 70 pelo então Ministro Altonio Delfim Netto, projetadas para serem terminais alfandegados de uso público, localizadas em zona secundária, com o objetivo de aliviar o fluxo de mercadorias que ocorre nas zonas primárias (portos, aeroportos e pontos de fronteira) ocorrendo, ali, o despacho aduaneiro. Antes delas existiam apenas os Terminais Retroportuários Alfandegados – TRA, ancestrais das Eadi e conhecidos também como “portos secos com calado” (conexo ao porto), como forma de superar o afogamento dos portos perante a maré de importações. Naquela época, os entrepostos aduaneiros eram regulados por modernas leis de regimes especiais, ainda hoje vigentes em sua grande parte. Esta legislação acelerou, e muito, a evolução dos mercados brasileiros, exportador e importador, consequentemente incrementando o comércio exterior brasileiro no geral.

Mascarenhas ainda comenta que no governo do então presidente Fernando Henrique Cardoso, em 1995, foi estabelecida política regulatória que rege os portos secos através de medida provisória no serviço público, decretando, assim, a obrigatoriedade de licitação pública para seu funcionamento. Como consequência deste novo direcionamento, as regras de oferta de melhor tarifa e aplicação de maiores impostos geraram um desequilíbrio no setor, além de produzir um enredamento jurídico tanto para o mercado quanto para o próprio governo. Em

várias regiões, os portos secos entraram numa posição de desequilíbrio, além da dificuldade de criação de novas unidades em regiões onde a licitação fazia-se necessária favorecendo, assim, a manutenção de monopólios em pontos específicos. Em relação ao desequilíbrio mencionado, entenda-se que as operações permitidas para os portos secos – empresas privadas que necessitam de via licitatória para funcionamento – concorrem diretamente com os recintos alfandegados em portos e aeroportos, ou seja, em territórios da União onde não existe licitação e sim, concessão. Os prazos de exploração do negócio para as empresas permissionárias (via licitatória) são diferenciados dos prazos para as concessionárias (muito maior). Isto gerou um completo desinteresse das empresas privadas na participação de novas licitações por conta das regras constantes dos editais. Como exemplo prático, Mascarenhas cita o caso do Ceará, onde já foram feitas duas tentativas para a ocorrência de licitação e nenhum empresário se interessou em participar nos processos.

Confirmando a intenção do governo em simplificações na legislação para o setor dos portos secos, cita-se artigo publicado em 23/03/05 pelo Diário do Comércio e Indústria e circulado no *Aduaneiras Integração Express* (resenha eletrônica) com o título “Portos-secos abrigarão unidades industriais:

As 62 Estações Aduaneiras do Interior (Eadis) do País devem ser beneficiadas a partir deste ano com a regulamentação da Instrução Normativa 241 da Receita Federal, que permite pequenos processos de industrialização dentro desses espaços alfandegados, com vantagens fiscais aos fabricantes. Só para este ano, quatro delas trabalham em pelo menos 10 projetos nesses moldes, nos setores eletroeletrônicos, aeronáutico, químico e automotivo. [...] As Eadis representam 30% dos processos de importação do País e participam com 10% das exportações, e aumenta seu volume ano a ano, segundo a Abepra - Associação Brasileira das Operadoras de Regimes Aduaneiro. "O Porto-seco alivia a movimentação dos portos e aeroportos", diz Eduardo Cruz, presidente da Abepra. Para este ano, motivadas pela retomada econômica e pelos futuros projetos de industrialização interna, os portos-secos esperam crescer, pelo menos, 20% em comparação com 2004, podendo chegar, em alguns casos a 400% de incremento. [...] O Porto-seco reduz custos com logística em até 65% e busca a interiorização do despacho aduaneiro, descongestionando as operações de portos e aeroportos.

Outra informação sobre a importância dos recintos alfandegados no cenário transacional do comércio exterior brasileiro é mostrada por notícia circulada na mídia. Conforme Garcia (*Sem Fronteiras* n° 331, em 28/03/05), os portos secos que trabalham com importação e exportação de animais, vegetais e seus

subprodutos terão a necessidade de readequação nas condições de trabalho requeridas pelo Ministério da Agricultura para a nova rotina da Vigilância Agropecuária em suas inspeções zoofitossanitárias, como forma a precaver a agricultura brasileira do neoprotecionismo dos membros da Organização Mundial do Comércio – OMC, e diz mais:

Trata-se da Instrução Normativa nº 4, editada no DOU do último dia 22, a qual determina que todos os recintos alfandegados, localizados nos aeroportos, portos organizados, aduanas especiais (portos secos) e postos de fronteiras, públicos ou privados, adaptem suas áreas a fim de viabilizar os serviços de inspeção e fiscalização agropecuárias para a liberação de mercadorias na importação e na exportação. [...] Agora, para que o ministério atue no controle de trânsito dos produtos agropecuários, será necessário que as administradoras dos recintos alfandegados garantam condições de instalação e de infra-estrutura que viabilizem a inspeção. [...] O Ministério da Agricultura informa que todas as despesas decorrentes das adaptações da infra-estrutura dos recintos alfandegados, bem como a manutenção dessas instalações, correrão por conta dos administradores desses recintos.

3.2. Metodologia de pesquisa

De acordo com Vergara (2003), existem diversas sistemáticas de tipos de pesquisa que depende dos critérios adotados pelos autores. Utilizando a definição dada, então, por esta autora, entende-se esta pesquisa como sendo:

- Quanto aos fins: explicativa e aplicada.
- Quanto aos meios de investigação: pesquisa de campo, investigação documental, pesquisa bibliográfica, além de ser um estudo de caso.

Explicativa porque visa elucidar os motivos da criação dos portos secos e tornar inteligível sua positiva contribuição para a logística dentro do comércio exterior brasileiro. Ao mesmo tempo, é também uma pesquisa aplicada, pois expõe a necessidade de resolução de problemas inerentes ao funcionamento a contento dos portos secos, tanto sob o aspecto governamental como sob o aspecto empresarial.

Analisando quanto aos meios de investigação, ela é uma pesquisa de campo, pois inclui entrevista feita em uma unidade específica e aplicação de questionário numa amostra do universo dos *dry ports* em funcionamento no Brasil. A

investigação documental veio como uma necessidade do processo, pois se fez necessária a busca e leitura em documentos emitidos por órgãos públicos e privados, além de comunicação informal com profissionais da área. Foram lidas leis, decretos e regulamentos, além de um trabalho de consultoria encomendado pela associação da categoria dos *dry ports*, e que evidencia o panorama da política nacional de integração do comércio exterior brasileiro ao mercado internacional com a utilização dos recintos alfandegados. A pesquisa bibliográfica, apesar de fornecer fonte de segunda mão, enriqueceu com exemplos do cotidiano que foram publicados através de artigos de revistas, notas de jornais, informativos compilados e resenhas em meio eletrônico. Foi um artifício usado como um termômetro, para dar uma idéia de como a sociedade vem se comportando em relação ao tema abordado neste trabalho. Finalmente, pode-se concluir que, além de todos os meios de investigação citados como parte desta dissertação, ela se apresenta também como um estudo de caso. Neste último aspecto, parafraseando Vergara (2003), “tem caráter de profundidade e detalhamento”.

Parte-se, então, para a definição das técnicas utilizadas na coleta dos dados. De forma a auxiliar o levantamento de dados, foi utilizada revisão bibliográfica com objetivo de fornecer elementos, consolidar entendimentos e dar corpo à elaboração de questionário utilizado na pesquisa de campo.

Na revisão bibliográfica foram pesquisadas dissertações, teses, projetos de pesquisa, sites de alguns *dry ports*, artigos de revistas em meio eletrônico ou não, assim como aproveitamento da competência adquirida pela própria autora no assunto, em virtude de ter desempenhado atividades profissionais na área, da *expertise* acadêmica de seu orientador, além da jurisprudência existente em Leis, Decretos e Instruções Normativas.

A pesquisa de campo teve dois desdobramentos. O primeiro, constituiu-se de uma entrevista informal feita à um profissional de uma empresa específica do ramo. Esta entrevista deu-se ao final de 2003. Durante esta entrevista, foi aplicado um questionário. Porém, como os dados têm mais de um ano, suas respostas não foram consideradas. Apenas algumas informações foram preservadas e adicionadas à pesquisa feita no site desta empresa. A íntegra da entrevista consta

do Apêndice devido à sua relevância, no sentido de ter sido obtida de um profissional da área, mostrando um pouco da realidade de um terminal alfandegado de uso público.

O segundo desdobramento foi quanto ao questionário em si e a forma de sua aplicação. Uma estrutura inicial do questionário já tinha sido elaborada em 2003, como dito anteriormente, onde se esperava seu preenchimento através de entrevistas diretas aos profissionais da área, em diferentes unidades de negócio, adicionando-se a oportunidade de, neste momento, captar as expectativas fervilhantes do setor. O modo de aplicação da pesquisa, porém, foi redirecionado para abranger uma amostra maior do universo existente dos portos secos em funcionamento e por utilização de meio eletrônico (*e-mail*), fazendo-se necessária uma reformulação do questionário inicial objetivando sua simplificação. Foi redigida uma *cover letter* contendo apresentação pessoal da autora e informando do propósito final da pesquisa. Cópia *scanner* de carta da PUC-Rio assinada pelo Professor Orientador e dirigida a um dos Membros do Conselho Diretor da associação de classe dos *dry ports* também foi anexada.

A pesquisa de campo, através do envio de questionário simplificado via *e-mail*, teve a seguinte cobertura:

- 22 unidades de negócios participantes da associação de classe, 47 diferentes endereços de *e-mail*.
- 18 unidades de negócios não participantes da associação de classe, 34 diferentes endereços de *e-mail*.

3.3. Amostra: Portos secos solicitados a participar de pesquisa

Conforme informação disponibilizada no site do Ministério da Fazenda – Secretaria de Receita Federal e consolidada na Tabela 1, atualmente são em número de 62 as unidades de negócio – portos secos – em funcionamento no Brasil.

A pesquisa foi feita tendo como base informações disponibilizadas pela Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros – Abepra dos portos secos em funcionamento, associados e não associados à esta entidade. A Abepra é uma associação que existe a vinte anos, com conhecimento logístico e domínio da legislação alfandegária relacionada ao meio no qual atua, prestando assessorias técnica e jurídica necessárias aos seus associados, com o objetivo de ajudar a abrir novas perspectivas para o mercado de importação e exportação do Brasil. Ela possui escritórios nos principais portos e aeroportos do país.

De posse desta informação foram construídas, então, duas tabelas: a Tabela 2 para os Associados Abepra e a Tabela 3 para os Não Associados Abepra. Elas contêm nome, *homepage* (caso exista), localização e unidade da federação de cada terminal para os quais o questionário foi enviado.

Tabela 2: Portos secos associados à Abepra.

Portos Secos Associados	Localização dos Armazéns	UF
Armazéns Gerais e Entrepósitos São Bernardo do Campo – AGESBEC www.agesbec.com.br	▪ São Bernardo do Campo	SP
Armazéns Gerais Columbia S/A www.columbia.com.br	▪ Porto Seco Alphaville – Barueri ▪ Porto Seco Campinas ▪ Porto Seco Curitiba ▪ EADI Piracicaba ▪ Porto Seco Santos ▪ EADI São Paulo	SP SP PR SP SP SP
Eadi-Aurora Terminais e Serviços Ltda www.eadiaurora.com.br	▪ EADI Sorocaba ▪ EADI Manaus	SP AM
Cia. Empório de Armazéns Gerais Alfandegados www.eadiemporio.com.br	▪ Salvador	BA
Cia. Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados – CNAGA www.cnaga.com.br	▪ EADI São Paulo ▪ EADI São Sebastião	SP SP
Cia. Paulista de Armazéns Gerais Aduaneiros de Exportação e Importação S/A – CIPAGEM www.eadibauru.com.br	▪ Bauru	SP
Consórcio Eadi Santo André www.portosantoandre.com.br	▪ Santo André	SP
Cia. Regional de Armazéns Gerais e Entrepósitos Aduaneiros – CRAGEA www.cragea.com	▪ Suzano	SP
Deicmar S/A Despachos Aduaneiros Assessoria e Transportes www.deicmar.com.br	▪ Santos	SP
Dry Port Rocha Terminais de Cargas Ltda.	▪ São Francisco do Sul	SC
Dry Port São Paulo S/A www.dryport.com.br	▪ Guarulhos	SP

Integral Transporte e Agenciamento Marítimo Ltda. www.integralterminais.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EADI Jundiaí ▪ EADI Santos ▪ EADI São Bernardo do Campo ▪ EADI Taubaté 	SP SP SP SP
Libra Port Campinas S/A www.libraportcampinas.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Campinas 	SP
Mesquita S/A Transportes e Serviços www.grupomesquita.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EADI Santos ▪ EADI Guarujá ▪ EADI São Bernardo do Campo 	SP SP SP
Mineração Adirá – Porto Seco Uberlândia – Vale do Rio Doce www.cvr.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uberlândia 	MG
Multi Armazéns Ltda. www.multiarmazens.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Novo Hamburgo 	RS
Porto Seco Centro-Oeste www.portocentrooeste.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anápolis 	GO
Rodrimar S/A Transportes Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais www.rodrimar.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ribeirão Preto 	SP
Silotec – Cia. De Transportes e Armazéns Gerais www.silotec.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cariacica 	ES
Terca – Cotia Armazéns Gerais S/A www.terca.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cariacica 	ES
Universal Armazéns Gerais e Alfandegados Ltda. www.cbce.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jacareí 	SP
Usifast Logística Industrial S/A www.usifast.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betim 	MG

Fonte: Abepra (Março 2005).

Tabela 3: Portos secos não associados à Abepra.

Portos Secos Não Associados	Localização dos Armazéns	UF
AGESA – Armazéns Gerais Alfandegados www.agesa.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corumbá 	MS
AGA – Armazéns Gerais Agrícolas Ltda. www.eadi-varginha.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Varginha 	MG
ALL – América Latina Logística S/A www.all-logistica.com	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EADI Uruguaiana ▪ EADI Santana do Livramento 	RS RS
Automotive Distribuição e Logística Ltda. – Eadi Rio Preto www.eadi-riopreto.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ São José do Rio Preto 	SP
Banrisul Armazéns Gerais S/A www.bagergs.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Canoas 	RS
Brasfrigo S/A www.brasfrigo.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Itajaí 	SC
Consórcio Eadi Cascavel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cascavel 	PR

Armazéns Gerais Columbia S/A www.columbia.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consórcio EADI Salvador ▪ EADI Foz do Iguaçu ▪ EADI Jaguarão 	BA PR RS
Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepósitos Ltda. – EMBRAGEN www.embragen.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ São Paulo 	SP
EMBRATE – Empresa Brasileira de Armazéns, Terminais e Entrepósitos Ltda. www.embrate.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Franca 	SP
Eudmarco S/A Serviços e Comércio Internacional www.eudmarco.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Santos 	SP
Martini Meat S/A Armazéns Gerais www.martinimeat.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Paranaguá 	PR
Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda. www.multiterminais.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EADI São Cristóvão ▪ EADI Juíz de Fora ▪ EADI Resende 	RJ MG RJ
Name Ingá – Maringá Armazéns Gerais Ltda. www.eadimaringa.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maringá 	PR
Portobello Armazéns Gerais S/A www.multilog.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Itajaí 	SC
Transmino Transportes Ltda. www.portoseco.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cuiabá 	MT
Transportadora Simas Ltda. www.eadi-simas.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Caxias do Sul 	RS
Transquadros Mudanças e Transportes Ltda. www.transquadros.com.br	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Guarulhos 	SP

Fonte: Abepra (Março 2005).

3.4. Apresentação do questionário

A seguir, o questionário enviado via *e-mail* para o total das 40 unidades de negócio solicitadas a participar na pesquisa.

Questionário – Perfil dos Portos Secos Dissertação de Mestrado Profissional em Logística pela PUC-Rio 2005

Informações sobre a empresa:

Empresa					
Endereço Web					
Localização das unidades.....					
Tempo de mercado em anos					
Receita bruta US\$ em 2004					

Contingente de mão-de-obra:

Funcionários na atividade de operador de porto seco	
Funcionários em outras atividades	
Mão-de-obra autônoma (média mensal)	

Possui certificado ISO?	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> ISO9000	<input type="checkbox"/> ISO14000	<input type="checkbox"/> Não
--------------------------------	------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	------------------------------

Cientes em regime alfandegado:

Número total	
Principais clientes	

Taxa média de ocupação (em % ou m²) p/ cargas recebidas durante o ano de 2004:

Tipo de carga	Em %	Em m2
Containerizada		
Refrigerada		
Carga geral		

Procedência e destino das cargas:

Principais origens			
Principais destinos			

Principais acessos ao terminal:

	Sim	Não
Rodoviário		
Ferrovário		
Aeroviário		
Marítimo		

Área de armazenagem:

Tipo de área	Área (m2)	Total Unid
Área coberta		
Área descoberta		
Área refrigerada		
Pátio		
Área total		
Número total de armazéns		

Frota de movimentação interna:

Tipo de equipamento:	No. veículos:
No. empilhadeiras elétricas	
No. empilhadeiras a combustão	
No. empilhadeiras manuais	
No. paleteiras	
Outros:	

Serviços oferecidos pelo terminal:**Sim Não**

Trânsito aduaneiro		
Transporte (próprio ou contratado)		
Unitização / desunitização de carga		
Conferência		
Armazenamento de carga containerizada		
Armazenamento de carga refrigerada		
Armazenamento de carga geral		
Industrialização		
Embalagem		
Despacho aduaneiro		
Outros. Especificar:		

Tecnologias empregadas:**Sim Não**

WMS		
ERP		
EDI		
VAN		
Consulta de serviços pela internet		
Código de barras		
Radiofrequência. Se "Sim", número de coletores de dados:		

Responsável pelas informações	(facultativo)
Email	
Telefone	+ 55

ATENÇÃO: Favor responder na íntegra e devolver através de email até a data limite de **30 de abril de 2005**. Os endereços de email para envio são os dispostos abaixo:

Email do Mestrando da PUC-Rio: claudia.louzada@comcast.net

Cópia para o email do Prof. Orientador na PUC-Rio: hamacher@vrad.puc-rio.br

Este questionário teve como base o questionário formulado e enviado aos portos secos em 2003 por uma revista especializada e conhecida no âmbito da logística, com o objetivo de apresentar um panorama dos portos secos brasileiros em uma de suas edições durante o ano de 2003. Ver Malinverli (*Revista Tecnológica* nº 90, Mai/03). O uso deste questionário como base justifica-se, então, como uma alternativa válida para aumentar as chances de preenchimento e retorno das informações, ao ser enviada uma estrutura já conhecida e recebida anteriormente pelos terminais.

Acréscimos foram feitos com o intuito de fazer-se possível a visualização das taxas médias de ocupação dos armazéns por tipos de carga, principais procedências e destinos das mesmas, assim como da facilidade de acessos aos recintos alfandegados.

Como o questionário foi feito de uma forma padronizada esperou-se, como resultado da pesquisa, a formação de um panorama do que está disponível hoje em termos de instalações, áreas de armazenagem, tecnologias utilizadas, serviços oferecidos e certificação em sistemas de qualidade pelos portos secos em funcionamento no Brasil.

A pesquisa de campo foi criticada e reforçada por uma entrevista final com um dos diretores da Abepra.

Obviamente, a consolidação final das informações depende do índice de adesão das empresas entrevistadas em resposta ao questionário.