



# O PORTO SECO NO BRASIL

Paula Gonçalves Ferreira Santos  
Consultora Legislativa da Área III  
Direito Tributário e Tributação

**ESTUDO TÉCNICO**

**FEVEREIRO DE 2019**

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Consultoria Legislativa, tampouco da Câmara dos Deputados, sendo de exclusiva responsabilidade de seu autor.

© 2019 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) os(as) autores(as). São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

O conteúdo deste trabalho é de exclusiva responsabilidade de seus(suas) autores(as), não representando a posição da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal do(a) consultor(a).

**SUMÁRIO**

|   |    |
|---|----|
| INTRODUÇÃO .....  | 4  |
| 1. O QUE SÃO PORTOS SECOS.....                              | 5  |
| 2. A DIFICULDADE DE SE MONTAR UM PORTO SECO NO BRASIL ..... | 9  |
| 3. O PORTO SECO NO CONTEXTO INTERNACIONAL .....             | 11 |
| 3.1 EUROPA .....  | 12 |
| 3.2 ESTADOS UNIDOS .....                                    | 15 |
| 3.3 ÍNDIA.....  | 16 |
| 3.4 CHINA .....   | 17 |
| CONCLUSÃO.....  | 18 |
| REFERÊNCIAS.....  | 19 |

## INTRODUÇÃO

---

Esse estudo visa explicitar a conveniência e a oportunidade de se incentivar o desenvolvimento de portos secos no Brasil. Atualmente, a sua criação depende de licitação precedida de um estudo de viabilidade feito no âmbito da Receita Federal do Brasil. Esse modelo faz com que a criação de um porto seco seja determinada pelo ritmo da burocracia estatal e não pela análise do mercado quanto à necessidade da oferta do serviço por conta da demanda.

Os portos secos foram introduzidos em 1976, pelo Decreto-Lei nº 1.455, que autorizava a implementação de despacho aduaneiro em áreas secundárias (que não fossem um aeroporto alfandegados, um porto alfandegado ou um ponto de fronteira alfandegado). Inicialmente, foram chamados Depósitos Alfandegados Públicos e depois, Estação Aduaneira do Interior (EADI). Somente em 2002, o termo Porto Seco foi adotado, por meio do Decreto nº 4.543, art. 724. Naquele mesmo ano, o uso de portos secos para operações industriais foi introduzido pela Instrução Normativa nº 241, de 2002, que determinou a suspensão de alguns impostos sobre as mercadorias embaladas ou produzidas no interior do porto seco para exportação.

É interessante notar que, até 1995, os portos secos podiam se estabelecer por meio de uma simples autorização da Secretaria da Receita Federal para criação de armazéns particulares adequados para a provisão do serviço. Essa situação começou a ser questionada depois da Constituição Federal de 1988, que incumbiu à União a exploração, direta ou mediante autorização, concessão ou permissão, dos portos marítimos, fluviais e lacustres (alínea “f”, inciso XII, do art. 21, da CF/88). Alguns consideram que nesse dispositivo se enquadram os portos secos.

A Constituição também estabeleceu que a exploração de serviço público por empresas privadas deveria ser delegada por meio de licitação pública (inciso XXI do art. 37 da CF/88). O que, ao se considerar estar o porto seco inserto na alínea “f” do inciso XII do art. 21 da CF, torna obrigatória a licitação para que se delegue a prestação de serviço no interior do porto seco.

A celeuma deu origem ao sistema atual, que, por ser muito engessado, impossibilita a difusão de portos secos pelo Brasil afora. Definir se a exploração dos portos secos constitui um serviço público a ser delegado por meio de licitação pode implicar tanto a continuação do modelo atual como a modificação completa do sistema. Seria despiciendo questionar as vantagens econômicas de se alterar o atual modelo sob a égide de uma Constituição Federal que determina a exploração de portos secos como serviço público. Contudo, essa não é a tese defendida aqui. Assim, este trabalho se inicia com uma apresentação sobre o que é porto seco, em seguida faz-se uma análise das dificuldades para sua implantação no Brasil. A terceira parte do trabalho revela um panorama de como o porto seco é constituído no mundo, principalmente Europa, Estados Unidos, China e Índia. Por último, faz-se uma conclusão na qual se defende a tese da necessidade de abertura do modelo para que o país cresça.

O estudo foi feito partindo da premissa de que, com o aumento do comércio e a modernização da economia, os portos secos brasileiros vêm experimentando um suporte inadequado do seu marco regulatório por quase duas décadas.

## **1. O QUE SÃO PORTOS SECOS**

Os portos secos são tidos como uma possibilidade para se alavancar a infraestrutura logística de um país. Podem ser úteis tanto na desconcentração dos trabalhos nos portos marítimos, retardando ou antecipando os procedimentos alfandegários de despacho, como na ligação entre transportes intermodais, fazendo com que a mercadoria sob controle aduaneiro possa ir do trânsito rodoviário para o ferroviário, lacustre, fluvial ou até mesmo aéreo. As possibilidades são muitas, a depender tão somente de um bom planejamento e investimento privado ou estatal.

A rápida expansão do comércio internacional e o estabelecimento de cadeias de fornecimento multimodal por todo o mundo impuseram desafios significantes aos portos marítimos, que viram a competição se intensificar, contribuindo para o esvanecimento das fronteiras que demarcam territórios específicos no interior do país. Em resposta a esses desafios, em várias partes do mundo, especialmente em economias mais desenvolvidas,

como Europa e América do Norte, portos marítimos adquiriram/erigiram portos secos de forma a controlar toda a cadeia de suprimento.

Esse movimento permitiu que regiões no interior dos países pudessem competir no comércio internacional. Essas regiões dependem muito da capacidade de comunicação com atores do mercado internacional por meio de movimentos físicos eficientes e do fluir de informações. Para alcançar isso, algumas atividades inicialmente realizadas por portos marítimos passaram a ser feitas por portos secos, pontos interiores, complementando o serviço de transporte internacional e doméstico, provendo conectividade intermodal (quando instalados no bojo de uma plataforma logística) e uma grande variedade de serviços relacionados com a manipulação de cargas, armazenamento, consolidação, distribuição e procedimentos aduaneiros<sup>1</sup>

Nesse sentido, os portos secos servem para aumentar o fluxo das mercadorias relativas ao comércio exterior por todo o território nacional, tornando possível que um país continental, como o Brasil, insira-se como um todo na perspectiva global.

A multiplicação dos portos secos tende a formar um ciclo virtuoso para a logística portuária. Os portos podem começar a ser disputados em face das suas conexões em terra. Quanto mais conexões um porto marítimo tiver com portos secos que possibilitem a vazão das mercadorias para o interior do país ou do interior do país para o exterior, mais esse porto será disputado entre as empresas de transporte como um trampolim para suas operações. Os portos marítimos vão tender a buscar cada vez mais e mais ligações com portos secos e essas ligações poderão ainda ser conectadas com rodovias ou ferrovias. Tudo isso pode ser facilitado por intervenções governamentais que possibilitem a criação de infraestrutura de transporte e de conexão. Com ferrovias e rodovias chegando e deixando as plataformas logísticas, possibilitando o intercâmbio entre as vias de transporte, o frete das mercadorias será barateado.

---

<sup>1</sup> NG, Adolf KY; PADILHA, Flavio; PALLIS, Athanasios A. Institutions, bureaucratic and logistical roles of dry ports: the Brazilian experiences. **Journal of Transport Geography**, v. 27, p. 46-55, 2013.

Em regiões onde o desenvolvimento de portos marítimos alcançou um estágio avançado e a competição ficou intensa, o acesso ao interior se tornou decisivo para definir uma competição entre portos marítimos.

Nesse sentido, existem três critérios principais para a definição de um porto seco: (i) a massificação da fluidez de cargas; (ii) a containerização; e (iii) o uso de um terminal dedicado sob a utilização de um corredor de alta capacidade. Nesse contexto, para competir no mercado global, locais de produção no interior têm de estar integrados com cadeias de suprimento global o mais que possível, o que, como visto, torna a relação entre portos marítimos e portos secos de suma importância.<sup>2</sup>

Portos secos podem prestar diversos tipos de serviços: agregação e unitização de cargas, armazenamento em trânsito, despacho aduaneiro, emissão de nota de embarque antecipadamente, diminuição de congestionamento na entrada de portos marítimos, assistência em gestão de estoques, além de poder adiar o pagamento dos tributos cobrados sobre os produtos importados e depositados nos armazéns alfandegados para um momento posterior ao da entrada no território do país<sup>3</sup>. Quando forem um terminal intermodal interior conectado com um ou vários terminais marítimos, com a capacidade de postergar o controle aduaneiro à entrada para o porto seco, serão chamados de plataformas logísticas. Essas características permitem agilizar a saída das mercadorias dos terminais marítimos até o seu destino, contribuindo para se descongestionar as operações realizadas nos mesmos<sup>4</sup>

O uso de portos secos ou plataformas logísticas pode ser visto como uma ferramenta para resolver problemas de uma multiplicidade de atores com objetivos um pouco contraditórios, de forma consciente. A infraestrutura do porto seco ou plataforma logística, se bem planejada, pode ser aplicada de modo (a) a ajudar a identificar maneiras de mudar o frete de mercadorias do rodoviário para meios de transportes mais eficientes na utilização de energia, que são

---

<sup>2</sup> RODRIGUE, Jean-Paul et al. Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of transport geography*, v. 18, n. 4, p. 519-529, 2010, fl. 520.

<sup>3</sup> NG, Adolf K. Y.; GUJAR, Girish C. Government policies, efficiency and competitiveness: the case of dry ports in India. *Transport Policy*, v. 16, n. 5, p. 232-239, 2009, fl. 233.

<sup>4</sup> Sánchez, Álvaro García, Isabel García Gutiérrez, and Laura Pérez Juan. "Modelado y análisis de un puerto seco mediante simulación." *X Congreso de Ingeniería de Organización*. 2006.

menos prejudiciais ao meio ambiente; (b) a aliviar cidades portuárias de alguns congestionamentos; (c) a fazer uma manipulação mais eficiente de mercadorias nos portos marítimos; e (d) a melhorar soluções logísticas dos carregamentos feitos no porto marítimo<sup>5</sup>.

É comum observar-se que, juntamente com os portos secos, sejam desenvolvidas atividades logísticas associadas, tornando-se uma área de distribuição logística. Esta só ocorrerá se volumes de transferência de pagamento, localização no contexto de rotas marítimas, tipos de produtos, tamanhos, risco de mercado e tipos de operadores forem apropriados. Em suma, um porto seco por si só não se encaixa na definição de plataforma logística e, portanto, não deve ser utilizado fora do âmbito das operações portuárias<sup>6</sup>.

As plataformas logísticas normalmente contêm um porto seco, pois são locais de concentração logística, em que se aplica o desenvolvimento da infraestrutura de um ou mais modais de transporte. Uma das consequências positivas das plataformas é a organização logística e principalmente o desenvolvimento econômico da região, ampliando o setor de trabalho. As atividades envolvidas são relacionadas à logística, ao transporte, à distribuição e à armazenagem de mercadorias<sup>7</sup>.

Apesar de serem bastante desenvolvidas na Europa e nos Estados Unidos, as plataformas logísticas ainda não existem no Brasil. Desta feita, o estudo se volta aos portos secos, que existem já há algum tempo no país. A interação entre o porto seco e a plataforma logística é intuitiva, e o surgimento de um modelo menos fechado para os portos secos pode ajudar no desenvolvimento de plataformas logísticas, que para contar com todas as vantagens de um centro de logística tem de compreender um porto seco.

---

<sup>5</sup> ROSO, Violeta; WOXENIUS, Johan; LUMSDEN, Kenth. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. **Journal of Transport Geography**, v. 17, n. 5, p. 338-345, 2009, fl. 338.

<sup>6</sup> LEAL, Erick; PÉREZ, Gabriel. Plataformas logísticas: elementos conceptuales y rol del sector público. **Boletín FAL nº 274**, Número 6 de 2009.

<sup>7</sup> PICININ, Claudia Tania; KOVALESKI, João Luiz; PEDROSO, Bruno. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS BRASILEIRAS E INTERNACIONAIS: ENTRAVES E PERSPECTIVAS. **Perspectivas Contemporâneas**, v. 7, n. 1, 2012, fl 103.



## 2. A DIFICULDADE DE SE MONTAR UM PORTO SECO NO BRASIL

Os requisitos para a abertura de um porto seco se encontram na Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (IN RFB) nº 1.208, de 08 de novembro de 2011. Nesse ato tem-se a fixação de diversos pontos imprescindíveis para o entendimento da matéria, contudo, para esse trabalho, o art. 3º é um dos que se sobressai:

Art. 3º A prestação de serviços desenvolvidos em porto seco sujeita-se ao regime de permissão, salvo quando o imóvel pertencer à União, caso em que será adotado o regime de concessão, precedido da execução de obra pública.

Esse artigo se conecta ao estabelecido no inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074, de julho de 1995, que estabelece a necessidade de sujeição dos serviços prestados no âmbito de uma Estação Aduaneira (atualmente conhecida como porto seco) ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão. Essa foi a lei que estabeleceu ser o serviço prestado no ambiente de um porto seco de natureza pública e, por isso, nos termos do inciso XXI do art. 37 da CF/88, necessariamente precedido de licitação para que sua delegação ao particular seja feita. Interessante notar que, mesmo existindo posição contrária, nenhum artigo da Constituição Federal fixa que os serviços prestados nos portos secos sejam de natureza pública ou que devam ser delegados por meio de concessão ou permissão.

Entender pela rigidez constitucional do serviço público prestado na esfera do porto seco, tendo em vista o papel dos portos secos ser idêntico ao dos portos marítimos e dos aeroportos, não traduz a verdade das circunstâncias. Os portos marítimos e aeroportos constituem a porta de entrada da mercadoria no país, daí a necessidade de um controle mais estrito e da delegação fixada constitucionalmente. Contudo, os portos secos são localizados na zona secundária, de modo que, quando a mercadoria chega na sua área, ela já adentrou o território brasileiro.

Mais ainda, se houvesse uma revogação do inciso VI do art. 1º da Lei nº 9.074, de julho de 1995, e o serviço prestado no âmbito do porto seco deixasse de ser considerado de natureza pública, as autoridades públicas ainda

estariam obrigadas a exercer controle sobre as operações ocorridas ali dentro. Isso porque, sabendo-se que as atividades de fiscalização de tributos incidentes sobre as operações de comércio exterior são supervisionadas e executadas por Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil (Parágrafo único do art. 15 do Decreto nº 6.759/2009 – Regulamento Aduaneiro), o controle continuaria sendo exercido, pois os despachos de importação e de exportação ocorrem dentro do porto seco.

Aliás, em sentido estrito, as exigências com relação aos requisitos para abertura de um porto seco não podem deixar de existir. Os portos secos têm que contar com uma área para estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e submissão a despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, nos locais e recintos onde atividades ocorram sob controle aduaneiro. Por isso, tendo ou não licitação para que um porto seco seja constituído, haverá a necessidade de alfandegamento dessas áreas em que a mercadoria necessite estar sob controle aduaneiro. Nesse sentido, a Portaria RFB nº 3.518, de setembro de 2011, estabelece os requisitos e os procedimentos para que haja autorização por parte da RFB para que atividades ocorram sob controle aduaneiro em um determinado local.

Demonstrada a possibilidade de mudança no modelo de surgimento de porto seco, tem-se que, nos termos atuais, a dificuldade é tão grande para a instalação de um porto seco que, até mesmo, um estudo de viabilidade deve ser feito por um Auditor fiscal da RFB (art. 11 da IN RFB 1.208, de 2011). Esse tipo de burocracia dificulta seriamente o processo, tanto que o mercado não consegue agir naturalmente sob as forças da demanda e da oferta. Se existe demanda para um serviço (porto seco), o natural seria que empresas buscassem preencher a necessidade, de modo a retirar o maior lucro possível do empreendimento. O interior do Brasil poderia estar repleto de portos secos, contanto que fosse vantajoso em termos mercadológicos e que a Receita Federal conseguisse fazer o controle aduaneiro nesses locais. Qualquer outro óbice deixa o país em grande desvantagem em relação ao resto do mundo no que concerne ao comércio exterior.

### 3. O PORTO SECO NO CONTEXTO INTERNACIONAL

Escolheu-se fazer um apanhado com quatro modelos diferentes, Europa, Estados Unidos, China e Índia. Essa escolha deveu-se primeiro ao tamanho dos países ou blocos que, em alguma medida, podem ser comparados com o Brasil; segundo a diferença dos modelos, Estados Unidos e Europa são (ou são constituídos por) países desenvolvidos, já China e Índia, apesar de contarem com ordenamentos jurídicos bem diferentes do brasileiro, estão também em desenvolvimento, o que traz alguma semelhança no grau de necessidade de abertura para o comércio exterior.

Apesar de *dry port* ser a tradução literal de porto seco para o inglês, a doutrina do resto do mundo ao se referir ao *dry port* descreve o que aqui se conhece por plataforma logística. Por exemplo<sup>8</sup>:

*Os portos secos são centros intermodais terrestres onde uma gama de serviços pode ser oferecida aos transportadores e transportadores, além do simples manuseio e armazenamento de unidades de carregamento padronizadas. (tradução livre)*

O que a legislação brasileira descreve como porto seco é bem diferente<sup>9</sup>:

Art. 2º Para fins desta Instrução Normativa, entende-se por:

I – porto seco, o recinto alfandegado de uso público, onde são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bens de viajantes, sob controle aduaneiro;

Os dois conceitos são facilmente distinguidos. O *dry port* foca na possibilidade de modificação de meio de transporte para alcançar diferentes pontos do território. Já o porto seco, na legislação nacional, foca no armazenamento, movimentação e despacho aduaneiro. A definição de porto seco da nossa legislação está muito mais para *bonded warehouse*<sup>10</sup>:

---

<sup>8</sup> IANNONE, Fedele. Dry ports and the extended gateway concept: port-hinterland container network design considerations and models under the shipper perspective. **Available at SSRN 2316137**, 2013.

<sup>9</sup> BRASIL. Instrução Normativa RFB nº 1.208, de 04 de novembro de 2011, 2011.

<sup>10</sup> BusinessDictionary.com, 2014. Disponível em: <http://www.businessdictionary.com/definition/bonded-warehouse.html>. Acessado em: 26 de novembro de 2014.

*Instalações seguras supervisionadas pelas autoridades alfandegárias, onde as importações desembarcadas são armazenadas na pendência de sua reexportação, ou são liberadas na avaliação e no pagamento dos direitos de importação, impostos e outros encargos. Também chamado de armazém aduaneiro.*

É certo que no Brasil faltam tanto *bonded warehouses* como *dry ports*, contudo, a confusão entre os conceitos e a legislação amarrada não estão contribuindo para uma melhora do sistema como um todo. Para se ter uma ideia, o Brasil tem hoje 63 armazéns alfandegados<sup>11</sup> (ou portos secos, em acordo com a legislação nacional). A Índia conta com mais de 300 *dry ports* em funcionamento<sup>12</sup> para *bonded warehouse* não foi encontrada estatística, porém deve ser um número muito maior, tendo em vista a facilidade com que é aberto naquele país quando comparado com os *dry ports*.

Desta forma, o que se procurou nesses países foi o modelo de *bonded warehouse* e não o de *dry port*, para manter o paralelo com a legislação brasileira.

### 3.1 EUROPA

A União Europeia, por meio da Comissão das Comunidades Europeias, recomenda aos seus países integrantes que o regime de porto seco seja concedido ao particular por meio de uma autorização<sup>13</sup>:

2000/789/EC: Commission Recommendation of 29 November 2000 setting out guidelines for the authorisation of warehousekeepers under Council Directive 92/12/EEC in relation to products subject to excise duty (notified under document number C(2000) 3355)

Artigo 1

<sup>11</sup> Disponível em: <https://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/portos-secos/>. Acesso em 25 de fevereiro de 2019.

<sup>12</sup> Disponível em: <https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping-/transport/government-plans-to-overhaul-300-dry-ports/articleshow/62435028.cms>. Acesso em 25 de fevereiro de 2019.

<sup>13</sup> Disponível em : [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/excise\\_duties/common\\_provisions/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/common_provisions/index_en.htm). Acesso em 25 de fevereiro de 2019.

1. Os Estados-Membros são convidados a aplicar as disposições da presente recomendação quando autorizam uma pessoa natural ou jurídica a manter um entreposto:

a) produzir, processar, manter, receber e expedir produtos sujeitos a tributos aduaneiros no exercício da sua atividade, suspendendo-se a cobrança do mesmo;

b) Receber, deter e expedir produtos sujeitos a tributos aduaneiros em regime de suspensão.

2. A presente recomendação deve também ser amplamente aplicável ao autorizar um comerciante registrado, nomeadamente uma pessoa natural ou jurídica, sem o estatuto de depositário autorizado, a receber, no âmbito da sua atividade, produtos sujeitos a tributos aduaneiros em regime de suspensão do imposto.

## CRITÉRIOS DE CONCESSÃO DE AUTORIZAÇÃO

### Artigo 2

**1. Embora os Estados-Membros sejam convidados a aplicar critérios estritos ao conceder a autorização às pessoas referidas no artigo 1º, deve ser alcançado um equilíbrio entre a facilitação do comércio e o exercício de um controlo eficaz.**

2. Para efeitos de tomada de decisão informada e avaliação do risco potencial para a receita da concessão da autorização, devem ser obtidas as seguintes informações junto do requerente, antes da autorização:

- o nome e endereço do requerente;
- o tipo de atividade,
- um plano das instalações e sua localização e uma descrição da atividade e da instalação,
- uma candidatura por escrito, apoiada por registos comerciais e informações sobre os registos das empresas;
- o número do IVA,
- um extrato da inscrição no registo comercial ou numa base de dados equivalente, sempre que esse registo seja exigido pelo Estado-Membro em causa,
- os nomes dos funcionários da empresa, sua posição e seus poderes na empresa,
- detalhes do sistema de contabilidade da empresa, medidas de controle interno e métodos de auditoria,

- detalhes da situação financeira da empresa, seu histórico de receitas e seu cumprimento de outras obrigações fiscais (alfândega, IVA, tributação direta),
- o nível de armazenamento, estimativa de bens a serem produzidos, mantidos ou movimentados em um determinado período,
- pormenores sobre as autorizações passadas e presentes relativas à armazenagem, detidas pelo requerente noutros Estados-Membros.

Essa informação pode ser obtida por meio de um formulário especial.

3. Os Estados-Membros podem solicitar aos depositários interessados que forneçam uma lista dos Estados-Membros para os quais pretendem expedir produtos sujeitos a tributos aduaneiros em regime de suspensão de tributos. Esta lista pode ser livremente transmitida aos Estados-Membros de destino em causa. (tradução livre)

Na França, Itália, Alemanha, Holanda e Bélgica, a intermodalidade é uma preocupação dos poderes públicos locais, que se responsabilizam pelo custo da infraestrutura das plataformas logísticas, representando diretrizes na melhoria da oferta, investimentos em favor da infraestrutura ferroviária e apoio a pontos de transbordo de mercadorias<sup>14</sup>. Assim, o porto seco pode ser autorizado ao particular, ao passo que as plataformas logísticas são incentivadas pelo Estado.

Em verdade, desde o advento da containerização na Europa Ocidental e nos EUA, os portos secos se tornaram parte integral do sistema de transporte de mercadorias. Foram várias as razões para essa evolução dos portos secos. O foco insaciável no crescimento do comércio levou à exaustão da capacidade dos portos, resultando no congestionamento, diminuindo retornos e fazendo cair drasticamente a eficiência. Isso forçou, em um primeiro momento, as partes interessadas a mudarem a entrada dos portos para fora dos limites da

---

<sup>14</sup> PICININ, Claudia Tania; KOVALESKI, João Luiz; PEDROSO, Bruno. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS BRASILEIRAS E INTERNACIONAIS: ENTRAVES E PERSPECTIVAS. **Perspectivas Contemporâneas**, v. 7, n. 1, 2012, fl. 110.

cidade, num segundo momento, tornaram-se disponíveis as facilidades do porto, como serviços aduaneiros, em portos secos localizados no interior<sup>15</sup>.

### 3.2 ESTADOS UNIDOS

Nos Estados Unidos, também a figura jurídica utilizada é a autorização<sup>16</sup>:

*Como posso estabelecer um bonded warehouse?*

*Se você estiver interessado em estabelecer um bonded warehouse, você deve primeiro decidir o tipo ou a classe de armazém em que está interessado. Existem nove tipos ou classes diferentes de bonded warehouses nos Customs and Border Protection (CBP).*

*Para se candidatar, um proprietário ou arrendatário deve elaborar um pedido por escrito e endereçá-lo ao Diretor do Porto do CBP local, descrevendo suas instalações, informando o local e declarando a classe de depósito que deseja estabelecer.*

*O requerimento deve ser acompanhado por um certificado assinado pelo presidente ou por um secretário de um centro de distribuição, certificando que o edifício é adequado para um depósito e aceitável para fins de seguro de incêndio, e um projeto mostrando as medidas a serem coladas.*

O estabelecimento de uma rede global de cadeia de suprimentos na década de 90 e a exportação orientada para estratégias de crescimento, adotada inicialmente nos países do leste Asiático, acarretaram a mudança de paradigma no moderno sistema de distribuição de mercadorias. O que forçou os provedores de serviço de logística a analisarem toda a cadeia de suprimentos. Os *dry ports* e os transportes multimodais se tornaram óbvios pontos focais dessa nova estratégia. Essa solução foi inicialmente implementada nos países desenvolvidos, especialmente EUA e Europa Ocidental seguidos por países do Leste Asiático<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> GUJAR, Girish; YAN, Hong. A Comparative Perspective on Dry Ports in India, China and Western Europe. In: **Proceedings of the 4 th International Conference on Operations and Supply Chain Management, Hong Kong & Guangzhou**. 2010, fl, 1.

<sup>16</sup> Disponível em: [https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a\\_id/371/~/establishing-a-customs-bonded-warehouse](https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a_id/371/~/establishing-a-customs-bonded-warehouse). Acesso em 25 de fevereiro de 2019.

<sup>17</sup> GUJAR, Girish; YAN, Hong. A Comparative Perspective on Dry Ports in India, China and Western Europe. In: **Proceedings of the 4 th International Conference on Operations and Supply Chain Management, Hong Kong & Guangzhou**. 2010, fl, 1.

O objetivo era incentivar o aparecimento de *dry ports*, possibilitando a conexão das cadeias de suprimento. Dessa forma, a questão dos *bonded warehouses* era muito mais simples, não fazendo sentido tornar burocrática a instalação desses armazéns alfandegados, mas fomentar o seu florescimento sem perder o controle aduaneiro sobre as mercadorias.

### 3.3 ÍNDIA

Na Índia, os Portos Secos também utilizam a figura jurídica da autorização<sup>18</sup>:

*140. Nomeação e registo de warehouses.- (1) O Comissário, por despacho escrito, de tempos em tempos, aprovará e nomeará armazéns públicos e poderá, de igual modo, registar armazéns privados para a armazenagem de bens sujeitos a despacho aduaneiro, e pode dirigir em que partes ou divisões de tais armazéns, e de que maneira e em que termos, tais bens podem ser armazenados e como e de que maneira tais armazéns, ou partes ou divisões dos mesmos, devem ser protegidos por fechaduras, fixações ou não. O Comissário pode revogar a aprovação de um armazém; e, após tal revogação, todos os bens armazenados neles deverão ser removidos, conforme o Comissário determinar, e nenhum abatimento de tributo aduaneiro será feito em relação a tais bens por deficiência de quantidade, força ou qualidade, após o aviso da revogação ter sido entregue ao proprietário ou ocupante do armazém.*

*(2) Se o Governo Central estiver convencido de que é necessário ou conveniente fazê-lo no interesse público, pode, por uma ordem geral ou especial, declarar que qualquer instalação ou grupo de instalações, seja permanentemente ou por um determinado período, considerada um warehouse designado ou registrado de acordo com o sub-regulamento(1) e as disposições deste Capítulo aplicar-se-ão às mercadorias processadas ou fabricadas em tal instalação relativamente às mercadorias armazenadas num armazém designado ou registrado ao abrigo do sub-regulamento (1). (tradução livre)*

---

<sup>18</sup> Disponível em: <http://www.cbec.gov.in/excise/cx-act/cxa-rule-ch7.htm>. Acessado em 25 de fevereiro de 2019.



A Índia é um país em desenvolvimento como o Brasil, muitos dos seus marcos regulatórios sofrem de incongruências, mas, no caso do *bonded warehouse*, o país faz tal qual os países desenvolvidos e permite a sua instalação por meio de uma simples autorização do poder público.

### 3.4 CHINA

Na China, o modelo é um pouco diferente, para operar um armazém alfandegado é necessária uma licença<sup>19</sup>:

*Um bonded warehouse é um depósito no qual os tributos aduaneiros sobre mercadorias armazenadas não precisam ser pagos até que as mercadorias sejam removidas do depósito. Um bonded warehouse é referido pela China Customs como um Armazém Geral Licenciado.*

*Um armazém alfandegado é, portanto, uma zona isenta de impostos, semelhante a um porto. Geralmente é cercada e tem alta segurança. O operador do armazém normalmente dá uma 'fiança' ou mais normalmente hoje em dia uma garantia bancária (em vez de um depósito em dinheiro como nos velhos tempos) para garantir que não haverá perda de receita para a alfândega se qualquer um dos bens armazenados for inadvertidamente liberado da área alfandegada. Na China, uma licença da alfândega é necessária antes que um bonded warehouse possa iniciar operações. (tradução livre)*

Mesmo a China, conhecida por ser um país intervencionista, com o Estado à frente de diversos empreendimentos locais, não considera o serviço prestado em um *bonded warehouse* como de natureza pública. Dispõe inclusive de um modelo mais favorável ao mercado que os demais países aqui descritos, pois a licença gera uma obrigação do Estado, uma vez cumprido todos os requisitos, definitiva.

---

<sup>19</sup> Disponível em: <http://www.parcelfromchina.com/warehouse/bondedwarehouse/>. Acessado em 25 de fevereiro de 2019.

Resta claro que nenhum dos países referenciados segue o modelo de *bonded warehouse* como um serviço de natureza pública, equivalente ao Brasil. Com esse raciocínio, não se quer aqui defender uma simples importação das estruturas estrangeiras, mas refletir sobre o porquê do nosso modelo ser tão fechado e as consequências desse fechamento para o desenvolvimento do país.

## **CONCLUSÃO**

---

O fulcro desse estudo foi fazer uma análise crítica do porto seco no contexto brasileiro. Para isso, iniciou-se definindo o que são portos secos, em seguida, demonstrou-se a dificuldade para se instalar um porto seco no país e mencionou-se o modelo seguido por importantes países. De tudo restou a certeza de que o modelo brasileiro tem muito a ser aprimorado. A abertura de um porto seco deveria ser facilitada para permitir uma maior inserção do país no comércio internacional.

Seria salutar que a abertura de portos secos se desse por meio de uma autorização do poder público. Tal medida não tornaria inviável a fiscalização e os controles aduaneiros, pois estariam condicionada à existência de mão de obra suficiente na Secretaria da Receita Federal do Brasil. Por outro lado, deixaria a cargo da empresa a medida do custo e da oportunidade de se abrir um porto seco em uma determinada região. Nada melhor do que o mercado para decidir a necessidade, em face da demanda de um serviço. Esse é o modelo que funciona em vários países do mundo e que incentiva o desenvolvimento da economia de um país nas suas regiões interiores.

## REFERÊNCIAS

---

BERESFORD, A. et al. A study of dry port development in China. *Maritime Economics & Logistics*, v. 14, n. 1, p. 73-98, 2012.

BRASIL. Instrução Normativa RFB nº 1.208, de 04 de novembro de 2011, 2011.

BRASIL. MP 320, de 24 de agosto de 2006, 2006.

BRASIL.MP 612, de 02 de abril de 2013, 2013.

BRASIL. Portaria RFB nº 3.518, de 30 de setembro de 2011, 2011.

BusinessDictionary.com, 2014. Disponível em:  
<http://www.businessdictionary.com/definition/bonded-warehouse.html>.

Acessado em: 26 de novembro de 2014.

FOLLMANN, Neimar; HÖRNER, Douglas. O desenvolvimento das plataformas logísticas no Brasil. **Encontro Nacional de Engenharia de Produção**, v. 27, 2007, fl. 7.

GUJAR, Girish; YAN, Hong. A Comparative Perspective on Dry Ports in India, China and Western Europe. In: **Proceedings of the 4 th International Conference on Operations and Supply Chain Management, Hong Kong & Guangzhou**. 2010

LEAL, Erick; PÉREZ, Gabriel. Plataformas logísticas: elementos conceptuales y rol del sector público. *Boletín FAL* nº 274, Número 6 de 2009.

NG, Adolf KY; PADILHA, Flavio; PALLIS, Athanasios A. Institutions, bureaucratic and logistical roles of dry ports: the Brazilian experiences. **Journal of Transport Geography**, v. 27, p. 46-55, 2013.

PENHA, Lucas Ferreira Rosa. OS CENTROS LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS ADUANEIROS EA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO ESTADO DE SÃO PAULO. **GEOUSP: espaço e tempo**, n. 26, especial, p. 143-158, 2011.

PICININ, Claudia Tania; KOVALESKI, João Luiz; PEDROSO, Bruno. Plataformas logísticas brasileiras e internacionais: entraves e perspectivas. **Perspectivas Contemporâneas**, v. 7, n. 1, 2012.

RODRIGUE, Jean-Paul et al. Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. **Journal of transport geography**, v. 18, n. 4, p. 519-529, 2010.

ROSO, Violeta; WOXENIUS, Johan; LUMSDEN, Kenth. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. **Journal of Transport Geography**, v. 17, n. 5, p. 338-345, 2009.

SÁNCHEZ, Álvaro García, Isabel García Gutiérrez, and Laura Pérez Juan. "Modelado y análisis de un puerto seco mediante simulación." X Congreso de Ingeniería de Organización. 2006.