

ARQUIVO 5

PROCESSO DE LICITAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO LOGÍSTICA DA EADI - GRANBEL - MG

INDEXADO

Paulo Március Silva Campos¹; Mauri Fortes²; Jersone Tasso Moreira Silva³

Resumo

Este trabalho descreve um processo típico de licitação de Estações Aduaneiras Interiores no Brasil, com referência especial à EADI Granbel, situada na região metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. Apresenta-se um estudo abrangente dos aspectos legais e do processo de estruturação logística requerido. Discutem-se os aspectos geográficos, econômicos, sociais e fiscais envolvidos no processo de licitação; estes aspectos são associados ao aumento de emprego e de renda no Estado de Minas Gerais.

Palavras-chave. EADI, porto seco, licitações, estrutura logística.

Abstract

This work describes a typical invitation process to bid of dry ports in Brazil, with particular reference to the Granbel dry port, situated in the metropolitan area of Belo Horizonte, Minas Gerais, Brazil. A comprehensive analysis taking into account the legal bidding aspects and the associated required logistic structuring process is presented. The geographical as well as economical, social and fiscal aspects involved in the bidding process are discussed and linked to the increase of both employment and income for Minas Gerais State.

Keywords. EADI, dry port, invitation to bid, auction

Introdução

As interações comerciais entre Brasil, Estados Unidos, Mercosul e Europa foram afetadas de forma intensa pela competição global e pela tecnologia da informação, que incentivaram muitos fabricantes de classe mundial e provedores de serviço a adotarem abordagens estratégicas integradas para o gerenciamento das cadeias de suprimentos. De acordo com TAN (2002), praticamente todas as práticas de gestão de cadeia de suprimentos tiveram um impacto positivo no desempenho das empresas que as

¹ Mestre, Centro Universitário UNA; Rua José Cláudio Resende, 80, Bairro Bunitis, CEP 30455-590, profpau@waymail.com.br

² PPD, Pesquisador 1A do CNPq, Centro Universitário UNA, Rua José Cláudio Resende, 80, Bairro Bunitis, CEP 30455-590, Belo Horizonte - MG, fone:(31)3379-1220, mauri@una.br

³ Dr., Centro Universitário UNA, Rua José Cláudio Resende, 80, Bairro Bunitis, CEP 30455-590, jersone.tasso@una.br

adotaram. Assim, para minimizar problemas de competição, as transportadoras e operadores logísticos estão oferecendo serviços mais eficientes que agregam valor à cadeia de suprimentos, tais como containerização, armazenamento e transporte intermodal.

Os operadores ou fornecedores de serviços logísticos, por conhecerem os melhores métodos de manuseio e entrega de mercadorias em regiões específicas e por estarem a par de procedimentos de alfândegas, podem fornecer, de forma eficiente, os documentos necessários aos carregamentos a custos reduzidos (COIA, 2001). Na Europa, muitas companhias estão operando de maneira competitiva por meio de "armazéns alfandegados virtuais", que permitem acelerar os procedimentos alfandegários e reduzir os custos da cadeia de suprimentos (Anonymous, 2001). Os depósitos alfandegados recebem concessão temporária, a título precário, pelo governo para armazenar mercadorias antes do pagamento de impostos ou direitos alfandegários. Uma companhia pode depositar mercadorias nestas zonas, completar a manufatura leve, armazenar os bens e não pagar direitos aduaneiros até que os bens entrem no país fora das zonas de livre comércio (BALLOU, 2001).

Nos EUA, as alternativas de armazenagem incluem depósitos próprios, públicos e contratados. A decisão por um depósito próprio é essencialmente financeira, pois estes depósitos oferecem as vantagens de controle, flexibilidade, menores custos e outras vantagens intangíveis, tais como propagação e sensação de estabilidade (BOWERSOX & CLOSS, 1999). Os depósitos públicos são utilizados para operações tais como depósitos gerais, refrigerados, para *commodities* especiais, alfandegados e de móveis e utensílios domésticos. Esses depósitos tendem a ser mais baratos do que os depósitos próprios uma vez que oferecem maior flexibilidade de operações e economia de escala. Por último, os depósitos contratados combinam as melhores características dos depósitos próprios e dos públicos. Esses depósitos podem proporcionar vantagens de especialização, flexibilidade e economias de escala, por compartilhamento de operações. Há armazéns contratados que são capazes de assumir todas as atividades logísticas de empresas que desejam apenas produzir e vender (BOWERSOX & CLOSS, 1999; JENKINS, 1992).

No caso brasileiro, com a modernização das práticas de comércio exterior e com a entrada em funcionamento das Estações Aduaneiras Interiores (EADIs), os importadores e exportadores brasileiros têm uma nova opção para otimizar suas operações de comércio internacional. Comumente denominadas de porto seco (dry port), as EADIs oferecem serviços de desembarço aduaneiro, entrepostagem, desova e movimentação de contêineres por um custo aproximadamente 30% inferior ao custo das tarifas atualmente cobradas nos portos mais movimentados do país que são os portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória (BELLICO, 2001).

Nas EADIs, as mercadorias ingressam em território aduaneiro sem cobertura cambial e podem permanecer armazenadas por um ano, período prorrogável por até três anos, com suspensão temporária dos direitos aduaneiros devidos (BRASIL, 1985). Considerando-se a desorganizada e tumultuada situação em que se encontram os portos, as EADIs proporcionam uma série de vantagens para os agentes econômicos que atuam no comércio exterior brasileiro. Deve-se adicionar que a implementação de EADIs tem levado as companhias de navegação e os operadores de transporte multimodais a negociarem alguns acordos para a guarda de contêineres vazios, eliminando, assim,

custos de frete interno nas operações dos regimes aduaneiros geral ou comum de importação/exportação e nos demais regimes aduaneiros (Especial, Econômico e ou Suspensivos, Correlatos e outros). Estas facilidades representam uma redução nos custos diretos de transporte de, aproximadamente, 45% do valor da operação (BELLICO, 2001).

O Estado de Minas Gerais, terceiro estado brasileiro em termos econômicos, de quantidade de material exportado e pela sua dimensão e importância econômica, tem-se integrado aos mercados nacionais e internacionais (ANÁLISE SETORIAL, 2001). Para uma integração competitiva, a localização estratégica do Estado sugere que haja um forte desenvolvimento das redes de transporte, armazenagem e manipulação de cargas, ou seja, dos processos logísticos estaduais.

Minas Gerais possui a maior rede rodoviária do país, com cerca de 272.000 km², sendo responsável pela movimentação de aproximadamente 10% de todo o Produto Interno Bruto (PIB) nacional (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2001). A configuração dessa malha (Figura 1) garante o acesso de produtos de maior valor agregado, disponíveis na região industrial de Minas Gerais (principalmente à Região Metropolitana de Belo Horizonte), a todos os pontos produtores e consumidores do país e do exterior, tais como os mercados internos e portos marítimos de São Paulo (BR 381), Rio de Janeiro (BR 040) e Vitória (BR 262), além dos segmentos rodoviários do Centro-Oeste (tronco oeste da BR 262) e do Norte-Sul do Triângulo Mineiro (BR 050).

Em termos ferroviários, o Estado possui aproximadamente 5.300 km de ferrovias, que correspondem a 16% da malha brasileira e transporta cerca de 60% de toda a carga ferroviária nacional. As principais ligações ferroviárias de Minas Gerais permitem um fluxo contínuo de mercadorias vindas do complexo portuário de Vitória, um dos mais importantes do Brasil, e também facilitam o escoamento da produção mineral, dos grãos produzidos no centro-oeste e dos semimanufaturados do Sudeste e Sul do país (Ministério dos Transportes, 2001). Uma característica interessante da malha ferroviária é a sua configuração cruzada nos sentidos norte-sul e leste-oeste, criando uma base perfeita para a operacionalização do transporte intermodal com grandes troncos ferroviários e alimentadores rodoviários.

O transporte aéreo também se faz bem servido em Minas Gerais, principalmente pela posição estratégica do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte, na cidade de Confins, com grande potencial de escoamento de cargas de alto valor agregado, sobretudo nas relações de importação e exportação. O Estado possui, ainda, corredores hidroviários de grande valor em possíveis ligações intermodais, que facilitam o fluxo de produtos nas direções Sul-Sudeste-Nordeste do Brasil. Na questão hidroviária, Minas é capaz de servir a todo o mercado nordestino, que é um mercado tipicamente consumidor dos produtos do Sul e Sudeste, com cargas de retorno do tipo "insumo agrícola-industrial", principalmente adubos, fertilizantes, derivados de petróleo e minerais.

Os setores econômicos mineiros dependem de redes logísticas que devem trabalhar como instrumento de redução dos custos operacionais e de aumento do nível de serviço para os clientes e consumidores finais. No escopo dos fluxos de produtos e serviços, os processos intermediários têm um potencial enorme de agregação de valor aos fluxos de produtos. A presença de EADIs, comumente denominadas portos secos ("dry port"), permite uma redução expressiva nos custos operacionais por meio de unitização de

cargas, movimentação sem atraso na zona secundária, re-embalagem e cintamento. Minas Gerais conta com cinco EADI's em funcionamento: EADI Granbel em Betim, EADI Juiz de Fora, EADI Uberaba, EADI Uberlândia e EADI Varginha (Análise Setorial, 2001).

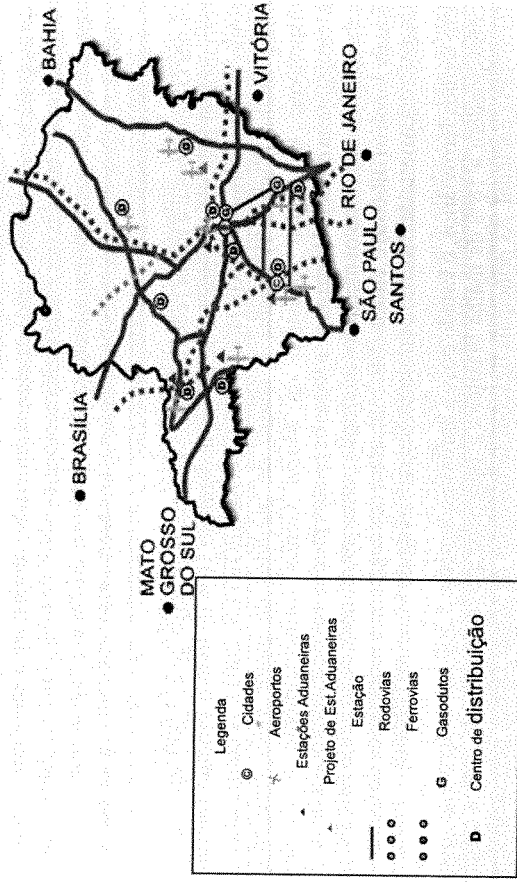


Figura 1: Posicionamento geográfico-econômico de Minas Gerais (Fiemg, 2002).

Pelos motivos expostos, justifica-se a instalação de uma Estação Aduaneira Interior na região metropolitana de Belo Horizonte. Além da conveniência proporcionada pela localização geográfica, observaram-se os aspectos econômico, social e fiscal como fatores de geração de emprego e renda para os empresários e o Estado.

Este trabalho tem como objetivo um estudo de caso envolvendo os processos de seleção e implantação da EADI Granbel no Estado de Minas Gerais, e sua política de atuação junto aos pequenos e médios importadores e exportadores mineiros.

Metodologia

A seguir, apresentam-se todos os dados referentes à EADI Granbel, incluindo dados referentes ao processo de licitação.

O Processo de licitação da EADI GRANBEL

A EADI Granbel encontra-se instalada no Complexo Industrial da USIFAST, na Rodovia Fernão Dias s/nº - BR 381 - km 433, na cidade de Betim, Estado de Minas Gerais. A Figura 2 apresenta o mapa com a localização e vias de acesso à EADI Granbel.

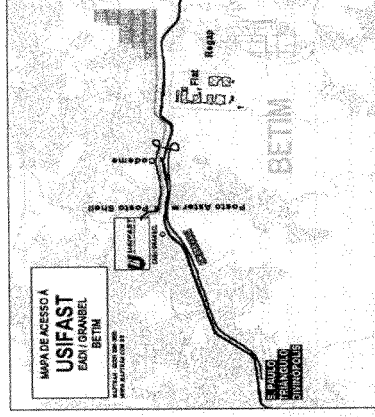


Figura 2: Mapa de acesso à USIFAST/EADI Granbel. Fonte: Usifast, 2001.

As seguintes determinações constaram do Edital de Licitação da Concorrência SRF/SRRF 6º R.F. nº 01/94 (Ministério da Fazenda, 1994):

Responsável pela elaboração: a Secretaria da Receita Federal foi a responsável pela elaboração do edital de concorrência, sendo observados os critérios e as normas da legislação sobre licitações e contratos.

O referido Edital continha todos os critérios de revisão e reajuste das tarifas a serem praticadas, sendo que a tarifa cobrada pela concessionária ou permissionária dos usuários deveria englobar todos os custos, inclusive seguros e, ainda, a remuneração dos serviços e a amortização do investimento. O prazo da permissão ou concessão derivada de concorrência observou o limite improrrogável de dez anos. No Edital relativo à EADI Granbel, havia a especificação de que o contrato de permissão para a exploração deste serviço público teria a duração de cinco anos e podia ser prorrogado por igual período.

Os critérios adotados para o julgamento da concorrência foram (Ministério da Fazenda, 1994):

Menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado.

Maior oferta de pagamento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização FUNDAP.

O local designado para a instalação do terminal alfanadegado de uso público deveria estar de acordo com a proposta formulada pela SRRF que o jurisdicionaria.

A localização exigida era a região metropolitana de Belo Horizonte, compreendendo os municípios de Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Contagem, Esmeraldas, Ibirité, Igarapé, Juatuba, Lagoa Santa, Mateus Leme, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia, Vespasiano e São José da Lapa.

A proposta deveria conter as seguintes informações:

- levantamento da demanda existente;
- indicação do local mais conveniente;

- disponibilidade de recursos humanos e materiais;
- tipo de carga a ser armazenada;
- prazo da concessão ou permissão.

Ainda, de acordo com o Edital, a Coordenação Geral do Sistema Aduaneiro COANA analisará a proposta, emitindo parecer conclusivo e submetendo o assunto à deliberação do Secretário da Receita Federal. Este, por sua vez, expedirá ato autorizando a instauração de procedimentos administrativos visando à outorga da concessão ou permissão do terminal proposto. A permissão para a prestação de serviços em terminal alfandegado será formalizada por contrato celebrado entre a União, representada pela Secretaria da Receita Federal (SRF), e a licitante vencedora. Neste contrato deverá constar cláusula prevendo que a permissionária assumirá a condição de fiel depositária da mercadoria sob sua guarda, bem como os direitos e deveres da licitante vencedora, da administração pública e dos usuários do serviço. Também, deverá constar do contrato as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeitará a concessionária ou permissionária, e sua forma de aplicação. Igualmente, ter-se-ia a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da permissionária ao poder concedente que, como já mencionado, trataria da administração pública através da SRF. A permissão poderia ser extinguida pelo advento do termo contratual, encampação, caducidade, rescisão, anulação e falência ou extinção da empresa.

O Quadro 1 mostra a pontuação atribuída a cada aspecto constante do edital.

Descrição da empresa ganhadora da licitação e da Transferência da Permissão

A empresa, vencedora da concorrência, que se tornou permissionária mediante o contrato realizado entre a mesma e a SRF, foi a Tora Transportes Industriais Ltda. Esta empresa foi permissionária até o dia 27 de março de 2000, quando o Ato Declaratório nº 23, transferiu a permissão de exploração da EADI Granbel para a USIFAST Logística Industrial S/A. A Lei 8.987/9 dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal. O Decreto nº 2.763/98 determina a possibilidade de transferência da permissão, bem como do controle societário da permissionária prestadora de serviços em terminais alfandegados de uso público. A transferência poderia ocorrer em função de cisão, fusão, incorporação, transformação societária da empresa permissionária, e, também, em caso de desestatização da mesma, havendo anuência expressa da SRF. Para tanto, a Instrução Normativa SRF nº 130, de 9 de novembro de 1998, estabelece os termos e condições para a transferência de concessão ou permissão ou do controle societário da concessionária ou permissionária prestadora de serviços em terminais alfandegados públicos (RECEITA FEDERAL, 2001). A nova permissionária deveria cumprir o disposto no contrato inicial e possuir os mesmos pré-requisitos exigidos à sua antecessora.

Quadro 1: Pontuação atribuída a cada item do Edital de Licitação 01/94.

Item					Pontos
1. Prazo para início de funcionamento					21
2. Capacidade operacional					9
3. Localização geográfica da EADI/Granbel					10
4. Sistemas de controles operacionais					14
5. Capacidade administrativa					6
Críterios de desempate					
1. Maior nº de pontos no inciso I, subitem					
I - o prazo para início ou funcionamento					
Meses	Pontos	Meses	Pontos	Meses	Pontos
12	10	8	14	4	18
11	11	7	15	3	19
10	12	6	16	2	20
9	13	5	17	1	21
Maior nº de pontos no inciso II, subitem 5.5					
II - capacidade operacional					
a) área coberta de armazenagem					3
b) área descoberta					3
c) área de expansão					3
2. será assegurada a preferência, conforme parágrafo 2º do artigo 3º da Lei nº 8.666/93, sucessivamente a:					
a) empresa brasileira de capital nacional					
b) empresa brasileira					
3. sorteio, conforme previsto no parágrafo 2º do artigo 45 da lei 8.666/93.					

Fonte: (Ministério da Fazenda, 1994.)

A USIFAST

A USIFAST foi implantada em imóvel situado à Rodovia Fernão Dias, BR 381, km 433, Bairro Jardim das Alterosas, em Betim - MG. A USIFAST Logística Industrial S/A é uma associação das empresas Fasal S/A Comércio e Indústria de Produtos Siderúrgicos, uma empresa do Sistema Usiminas, e Tora Transportes Ltda. Foi criada no intuito de gerir todas as atividades do empreendimento. A USIFAST criou e colocou à disposição dos interessados um complexo Industrial bem como um completo Sistema Integrado de Logística. A USIFAST instalou-se em uma área total de 366.000 m², em localização privilegiada, às margens da Fernão Dias. Neste local convergem as rodovias que interligam São Paulo, Rio, Vitória, Brasília e Salvador, além de todo o Estado de Minas Gerais, tendo em seus arredores empresas de porte como a Fiat Automóveis, FMB, GE, Fiat Allis, Toshiba, dentre outras, distantes 4 km de Betim e 30 km do centro de Belo Horizonte.

Estrutura Operacional e Órgãos Anuentes

O quadro 2 mostra a estrutura operacional da EADI Granbel.

Quadro 2. Estrutura operacional da EADI Granbel

a) Diretor de Operações (1);	g) Balançeiros (2);
b) Gerente de Armazenagem (1);	h) Ajudantes de Balançeiros (10);
c) Fiel de Armazém (1);	i) Informática (2);
d) Sub-fiel de Armazém (1);	j) Controle Documental (4);
e) Conferentes (4);	k) Controle de Faturamento (2);
f) Ajudantes de Conferentes (2);	

Os órgãos da EADI Granbel encontram-se no Quadro 3.

Quadro 3. Órgãos da EADI Granbel

a) Aduana SRF;	e) Posto de Serviços do Banco do Brasil;
b) Vigilância Sanitária;	f) Agentes de Transportes;
c) Ministério da Agricultura;	g) Escritórios de Despachantes Aduaneiros.
d) Secretaria da Receita Estadual;	

Discussão

Descrição e Estruturação Logística da EADI Granbel

Realizaram-se visitas técnicas às instalações de várias Estações Aduaneiras Interiores Brasileiras para apuração das informações; assim, puderam-se levantar, em detalhes, não só as suas estruturas físicas, mas, também, seus sistemas operacionais. Percebeu-se que existem pontos relevantes para a organização logística em estudo, uma vez que os principais objetivos da EADI Granbel são:

- sobrevivência da empresa através de participação na nova licitação pública a ocorrer no início do ano de 2005;
- obtenção de resultados operacionais e econômicos;
- perpetuação como negócio competitivo;
- diversificação de sua base de clientes.

Vale salientar, ainda, que a EADI Granbel está localizada num eixo de convergência dos pólos industriais do Estado de Minas Gerais, servido de rodovias pavimentadas, ferrovias e aeroporto internacional que facilitam e aceleram o escoamento das cargas, além de contar com infra-estrutura completa e adequada para seu funcionamento eficiente e eficaz. Além disso, esta estação aduaneira possui um enorme potencial para expansão em termos de área física, bem como operacional e comercial, uma vez que está equidistante dos portos de Santos, Vitória e Rio de Janeiro.

Considerando-se a origem das principais cargas que abastecem a EADI Granbel, percebe-se que as mesmas podem ser classificadas como:

- tipo de terminal*: a grande maioria das cargas chega à Estação Aduaneira através de transporte terrestre (rodoviário e ou ferroviário), após desembarque nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Vitória e outros bem como oriundas de Aeroportos

Internacionais localizados na região Sudeste (Tancredo Neves Confins/MG, Galeão RJ, Viracopos/Guarulhos SP);

- tipo de fornecedores*: os principais fornecedores são as indústrias nacionais e estrangeiras, representadas pelas indústrias automotivas (veículos, partes, peças, acessórios e equipamentos), eletroeletrônica, equipamentos médico-hospitalares, mineração, alimentos e bebidas, têxtil, móveis e siderurgia;

- tipo de geografia*: grande parte das cargas é oriunda dos municípios mineiros de Betim, Contagem, Belo Horizonte, São José da Lapa, Pedro Leopoldo, Mateus Leme, Itaúna, Juatuba, Vespasiano, Sete Lagoas e demais municípios, de outros estados como Bahia, Goiás, Distrito Federal e Mato Grosso do Sul (exportação), além de outros países como: Itália, Alemanha, EUA, Canadá, México, Chile, Argentina, Uruguai, Bolívia, Paraguai, China, Japão, etc. (importação).

A região de Betim/MG, onde a EADI Granbel está localizada, é servida por um eficiente sistema de transportes que pode ser detalhado da seguinte forma:

- Sistema Rodoviário**: segundo o Ministério dos Transportes, o Estado de Minas Gerais possui a maior malha rodoviária brasileira. A EADI Granbel está justamente localizada na Rodovia BR 381 Km 18 do Anel Rodoviário, que permite a chegada/saída a todas as demais rodovias de acesso à plataforma logística.

- Sistema Hidroviário**: apesar de o Estado de Minas Gerais possuir diversas bacias hidrográficas, existem poucas delas com trechos navegáveis, sendo sua utilização muito mais turística do que para o transporte de cargas.

- Sistema Marítimo**: por ser um estado interior, Minas Gerais não dispõe de sistema de transporte marítimo e, portanto, utiliza-se do sistema de transporte marítimo localizado nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo.

- Sistema Ferroviário**: segundo o Ministério dos Transportes, a malha ferroviária que atende o Estado de Minas Gerais é servida pela MRS Logística, Estrada de Ferro Vitória Minas e a FCA Ferrovia Centro - Atlântica, e as principais cargas transportadas por este sistema são: minérios, produtos siderúrgicos, partes, peças e acessórios de automóveis, máquinas e equipamentos, alimentos, etc.

Ao longo da rede logística observa-se que a EADI utiliza-se principalmente de transporte próprio e/ou de terceiros para as atividades de distribuição (importação), coleta de carga solta e unitização externa (exportação), transferência de recinto alfandegado, coleta e devolução de contêineres vazios, movimentação interna, além de contar com parceiros e outras empresas tais como: TRANSUNO, FDX e TNT para consolidação e desconsolidação de cargas para atender micros, pequenas e médias empresas (EADI Granbel, 2002).

A principal vantagem da EADI Granbel, além da redução de custos administrativos e operacionais, é a sua localização (coração industrial do estado) que permite a redução do tempo de trânsito da carga. Cada carga tem sua característica específica e, após ingressar na EADI, é transferida após despacho aduaneiro quando for o caso, diretamente para dentro do armazém onde permanecerá entrestada depois de ser desunitizada ou, então, no pátio, onde serão estacionados os automóveis ou os contêineres que também aguardarão o momento para desunitização. Além disso, o armazém da EADI possibilita que as cargas sejam unitizadas através de seus pátios internos para depósito de diversos tipos de contêineres. Tanto o armazém como toda a plataforma logística apresentam “layout” adequado e exigido pelas normas de concessão fixadas pela legislação no que

tange à localização, funcionamento e operação, dispondo de áreas específicas para distribuição e organização de cargas de importação e ou exportação, área de confinamento, aduana, órgãos federais, estaduais, municipais e privados, tais como: Secretaria da Receita da Fazenda Federal e Estadual, Agricultura, Vigilância Sanitária, bancos, salas de despachantes, operadoras de transporte multimodal, área para outros prestadores de serviços privados, restaurante e amplo estacionamento interno e externo. Dispõem também de todos os equipamentos necessários para a segurança interna e externa, equipamentos para movimentação e armazenagem de cargas e contêineres, área de recuperação e reparo de contêineres, etc.

O funcionamento do armazém da EADI Granbel obedece rigorosamente às determinações legais bem como é extremamente eficiente sob o ponto de vista operacional. O organograma e fluxograma completo das estruturas administrativa e operacional pode ser encontrado em Campos (2002). Descrevem-se, a seguir, as principais operações envolvidas:

- **recebimento:** as cargas chegam às dependências da EADI, são desunitizadas /unitizadas, conferidas pela Aduana (presença de carga na EADI) e, em seguida, são removidas para o armazém ou, então, enviadas diretamente ao cliente após o cumprimento de todo o processo de despacho aduaneiro;
- **movimentação:** este processo configura-se como sendo o embarque/desembarque de veículo transportador através de equipamentos ou manualmente (operação relacionada a regimes aduaneiros tais como: embarque/desembarque, remoção de carga, transbordo, etc.) sendo transferida para o local de armazenagem (armazém ou pátio de contêineres). Esta movimentação interna é efetuada através do modal terrestre (rodoviário, na maioria das vezes, e ferroviário para determinadas cargas);
- **armazenagem:** ingresso das cargas na EADI para o processo de nacionalização (importação), desnacionalização (exportação) e/ou trânsito aduaneiro. As cargas poderão ficar armazenadas por tempo determinado sem o recolhimento dos tributos, dependendo do regime aduaneiro ao qual tiverem sido classificadas;
- **expedição:** todos os pedidos dos clientes são preparados para a respectiva distribuição respeitando os prazos de trânsito, embarque e despacho aduaneiro. Assim sendo, as cargas serão verificadas para melhor distribuição, dependendo do modal de transporte a ser utilizado bem como seus destinos finais, sendo dispostas em contêineres, "pallets", "big bags", "cartoons", ou quaisquer outros meios.

Existe, dentro da estrutura física da EADI Granbel, um prédio da Administração onde estão estrategicamente distribuídos os departamentos Administrativos, de Transportes, Comercial, Operacional, Financeiro e de Informática. Além destes departamentos, no prédio da Administração estão ainda o escritório das Receitas Federal e Estadual, salas reservadas para despachantes aduaneiros e operadores de transporte multimodal, posto bancário, restaurante e lanchonete, área para estacionamento reservada para funcionários, visitantes, Receitas Federal e Estadual. Também, ao longo desta estrutura, existe uma área específica para estacionamento de caminhões e carretas, bem como das composições ferroviárias que, ao chegarem, aguardam autorização para carregamento/descarregamento. Neste local existe acomodação específica para descanso, higiene e alimentação de motoristas e condutores. Não há área de manutenção e/ou reparo de veículos, uma vez que tais serviços não podem ser executados nas dependências da estação aduaneira.

Na área específica de armazenagem de cargas entrepostadas, observa-se a existência de plataforma específica para embarque/desembarque de cargas rodoviárias bem como plataforma específica para embarque/desembarque de cargas ferroviárias, com suporte de empilhadeiras e equipamentos especializados. Dentro do armazém de cargas entrepostadas existe, ainda, área reservada para a Receita Federal para cargas apreendidas, área reservada para Vigilância Sanitária e Ministério da Agricultura.

Para manter a segurança e garantir um fluxo eficaz e eficiente, a EADI Granbel possui um sistema de informação interno de gestão integrada que visa controlar o recebimento, processamento de armazenagem e movimentação de carga, unitização /desunitização, ou seja, todos os controles operacionais, comerciais, aduaneiros, contábeis e financeiros. Toda a área de armazenagem, estacionamentos, pátios, etc., possui monitoramento eletrônico (circuito interno de tv, câmaras de vídeo, sensores e segurança armada).

Quanto às informações sobre clientes (há, aproximadamente, 500 clientes cadastrados) e cargas, ou até mesmo sobre seu funcionamento a EADI Granbel as torna disponíveis através de telefone, fax e "home page" na Internet. Estas informações não vêm sendo exploradas de forma eficiente.

Assim sendo, pode-se afirmar que a EADI Granbel está estruturada como Plataforma Logística, pois possui eixos de transportes multimodais (rodoviário, ferroviário e aeroviário) para possibilitar a interiorização aduaneira e como alternativa para a circulação de cargas oriundas dos Portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória.

Conclusões

Na EADI Granbel verificou-se a necessidade de uma reorganização de sua infraestrutura Administrativa e Operacional visando a uma melhor especialização de sua mão-de-obra, fundamental para o funcionamento de toda a sua capacidade de prestação de serviços.

É recomendável que as Estações Aduaneiras Interiores criem departamentos de marketing que, ao lado dos departamentos comerciais, desenvolvam estratégias conjuntas para incremento de "Middle Market" e ampliação de clientes corporativos para atender à crescente demanda de importação e exportação, em consonância com as políticas governamentais (Aumento de Exportação, Programa Avanço Brasil, etc.).

Além destas ações, torna-se, também, recomendável um maior investimento e criação de um Plano de Desenvolvimento de Recursos Humanos, para que os colaboradores recebam melhor qualificação, treinamento e aperfeiçoamento visando um exercício mais eficiente e eficaz de suas atividades.

Observou-se, por meio dos estudos realizados sobre o processo de implantação e funcionamento da EADI Granbel, que não foram priorizadas ações que objetivassem parcerias em curto, médio e longo prazo junto a entidades públicas e privadas em âmbitos municipal, estadual, nacional e ou internacional, tais como: Instituto de Desenvolvimento Industrial (INDI), Gerência de Relações Internacionais e Comércio Exterior de Federações de Indústrias, Câmaras de Comércio Internacionais, Associações Comerciais, BNDES, Universidades e Centros de Pesquisa, e outros órgãos tais como: APEX, CAMEX, CAMINT, SEBRAE. Estes parceiros, além de outras empresas, possibilitariam maior capilaridade em nível regional proporcionando geração de um maior volume de negócios.

Através do exemplo apresentado, constatou-se que a Plataforma Logística é viável necessitando, apenas, de correções de alguns pontos analisados neste trabalho.

Referências Bibliográficas

- ANÁLISE SETORIAL. *Gazeta Mercantil*. São Paulo: 11 de setembro, 2001.
- ANONYMOUS. Streamlining customs. *Warehousing Management*, v. 8, n. 5, pp. 28-35, 2001.
- BALLOU, R. H. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos*. - Planejamento, Organização e Logística Empresarial. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. 532p.
- BELLICO, D. Gerente de Armazém da EADI Granbel. *Comunicação pessoal*. Betim: Dezembro de 2001.
- BOWERSOX, D. J. & CLOSS, D. J. *Logística Empresarial*. - O Processo de Integração da Cadeia de Suprimentos. São Paulo: Editora Atlas, 1999. 594 p.
- BRASIL. Decreto Lei 91.030, de 03.05.85. *Diário Oficial*, Brasília, 11 de março de 1995
- CAMPOS, Paulo Március Silva. *Processo de Interiorização Aduaneira no Estado de Minas Gerais* Um Estudo de caso. - EADI GRANBEL. Belo Horizonte. Universidade Champagnat, 2002. 144p. (Dissertação, Mestrado em Comércio Internacional).
- COIA, A. Services smooth flow of goods to Latin America. *Purchasing*, v. 130, n. 20, pp. 80-101, 2001.
- EADI GRANBEL. Dados extraídos de entrevista junto à gerência comercial quando da realização das pesquisas de campo, 2002.
- FIEMG. Posicionamento Geográfico-Econômico de Minas Gerais [on line]. Brasil: Belo Horizonte, mar-abr 2001, atualizado em 25/07/02. Disponível em <<http://www.fiemg.com.br> [consulta 20/03/02].
- JENKINS, M.L. Utilizing public warehouses, *Plants, sites and parks*, v. 19, pp. 7-23, 1992.
- MINISTÉRIO DA FAZENDA. Secretaria da Receita Federal. Superintendência Regional, 6 Região Fiscal. Edital de Licitação 01/94 de Licitação da Concorrência SRF/SRRF 6 RF, 1994.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Mapas de Transporte [on line]. Brasil: jan-mar 2002, atualizado em 14/07/02. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br> [consulta 08/11/2001]
- RECEITA FEDERAL. Legislação Tributária e Aduaneira, EADI [on line]. Brasil: mar-jun 2002, atualizado em 17/07/02. Disponível em <<http://www.receita.fazenda.gov.br> [consulta 17/12/2001]
- TAN, K. C. Supply chain management: Practices, concerns, and performance issues, *Journal of Supply Chain Management*, v. 38, n. 1, pp. 42-53, 2002.
- USIFAST INDUSTRIAL S/A. [on line]. Brasil: Belo Horizonte, jan-abr de 2001, atualizado em 25/03/02. Disponível em <<http://www.usifast.com.br>

REVISTA REÚNA

INSTRUÇÕES AOS AUTORES

A REUNA - Revista da UNA - é editada quadrimestralmente e destina-se à divulgação de artigos técnico-científicos originais e inéditos, elaborados em português, inglês ou espanhol, contemplando as áreas de Ciências Gerenciais e áreas afins.

Normas para a Elaboração dos artigos técnicos científicos

Composição do Artigo

Título: no máximo 90 toques.
Nome(s) do(s) autor(es): por extenso, negrito e separados por ponto e vírgula
Informações sobre o(s) autor(es): Titulação, Instituição, Departamento, endereço e e-mail, vindo logo abaixo dos nomes dos autores.
Resumo: preferencialmente até 15 linhas
Palavras-chave: no máximo 5
Título em inglês: no máximo 90 toques
Abstract: preferencialmente até 15 linhas
Keywords: no máximo 5
Introdução
Material e Métodos
Resultados e Discussão
Conclusões
Agradecimentos (facultativo)
Bibliografia

Outros tipos de contribuição (Revisão de Literatura, Comunicado Técnico) para a revista poderão ter a seqüência adaptada ao assunto.
Quando o artigo for apresentado em idioma estrangeiro (inglês ou espanhol), a seqüência do título, resumo e palavras-chave deverão ser alterados, e deverão ser escritos no idioma principal e, depois, em Português.

Edição do Texto

Processador: Word para Windows versão 6.0 ou posterior
Fonte: Arial, tamanho 16 para o título, 12 para os nomes dos autores e 11 para o restante do texto.

Espaçamento duplo ao longo do texto.

As grandezas devem ser expressas no SI (Sistema Internacional).

Formato - Tamanho A4, orientação retrato, margens superior e inferior de 2,54 cm, e esquerda e direita de 3,0 cm, não numeradas, com um máximo de 20 laudas.

O Título do artigo deve ser escrito em letras maiúsculas, negrito e centralizado. Os outros itens: *Subtítulos, Resumo, Abstract, Palavras-chave* e *Keywords* deverão ser alinhados à esquerda, em negrito, somente as suas primeiras letras deverão ser maiúsculas.

As Figuras devem ser apresentadas em tamanho e detalhes suficientes para a composição gráfica, alinhado ao texto e em branco e preto. As figuras devem apresentar-se sem bordas, deve-se usar espessura de 3/4 pt nos traços dos eixos x e y; a legenda deve posicionar-se na posição inferior da figura. A numeração de tabelas e figuras deve ser sucessiva, em algarismos arábicos, impressos a laser ou jato de tinta.

Devem-se evitar tabelas extensas e dados supérfluos e adequar seus tamanhos ao espaço útil do papel. Deve-se usar, na medida do possível, apenas linhas contínuas horizontais; suas legendas devem ser concisas e auto-explicativas. Fotografias: devem ser em preto e branco. Na discussão, devem-se confrontar os dados obtidos com os da literatura. As curvas das figuras (gráficos) deverão ter espessura de 0,5 pt; os títulos dos eixos deverão usar fonte Arial, tamanho 11; as diferentes curvas do gráfico devem ser diferenciadas por meio de simbologias ou tracejados diversos e não por meio de cores distintas.

Todas as equações que fizerem parte do texto deverão ser centralizadas com enumeração no extremo direito da linha, como segue:

$$y = ax + b \quad (1)$$

em que y = velocidade (m s⁻¹), a = coeficiente angular, ...

Citações no Texto

- Quando a citação possuir apenas um autor: ... LAMOUNIER (1997) ou ... (LAMOUNIER, 1997);
- Quando possuir dois autores: ... SANTOS & MARTINEZ (2001) ou ... (SANTOS & MARTINEZ, 2001);
- Quando possuir mais de dois autores: ... WESTON et al. (1997) ou (WESTON et al., 1997).

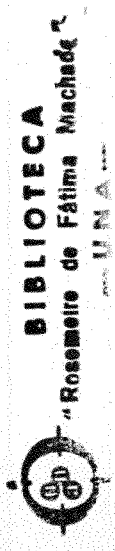
Bibliografia: As referências citadas no texto deverão ser dispostas em ordem alfabética pelo sobrenome do primeiro autor, de acordo com os exemplos:

Referências Bibliográficas

- (Artigos de Periódicos e Revistas Científicas)
- OLIVEIRA, J.A.; LANNA, A.E.I. Otimização de um sistema de reservatórios atendendo a múltiplos usos no nordeste brasileiro. Revista Brasileira de Recursos Hídricos, v.2, n.2, pp.123-41, 1997.
- (Livros)
- ARENEDIT, E. J. Introdução à Economia do Turismo. 3 ed. Campinas: Editora Alínea, 2002. 142 p.
- (Trechos ou fragmentos de livros)
- FURTADO, C. Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico. 2.ed. São Paulo: Editora Nacional, 1968. 266 pp. 03-70.
- (Capítulo de livro)
- CAVALCANTI MATA, M.E.R.M. (ed.) Armazenamento de grãos e sementes nas propriedades rurais. Campina Grande: UFPB/SBEA, 1997, cap.3, p.133-188.
- (Dissertações e teses)
- KITAMURA, P. C. Desenvolvimento Sustentável: Uma abordagem para as questões ambientais da Amazônia. Campinas: Instituto de Economia da Unicamp, 1994. 333 p. (Tese, Doutorado em Economia).
- (Monografias e trabalhos de conclusão de curso)
- IZZO, A.C. B., NOVAES, M. F., MORAES, E.C. Resíduos de Saúde. Bragança Paulista: Faculdade de Farmácia da USP, 1997. 36 p. (Monografia disciplina....)

(Trabalho apresentado em eventos - congressos, encontros, simpósios etc.)

- MALDONADO FILHO, E. A transformação de valores em preço de produção e o fenômeno da absorção e liberação de capital produtivo. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 15. Salvador: ANPEC, 1-4, dez. 1975. Anais... p. 157-75.
- PATWEISS, A.; SANTOS, S.; BACK, N.; FORCELLINI, F. Diagnóstico da mecanização agrícola existente nas microbacias da região do Tijuca da Madre. In: Congresso Brasileiro de Engenharia Agrícola, 25. 1996, Bauru. Resumos... Bauru: SBEA, 1996, p. 130.
- (Eventos em meio eletrônico, no todo ou em parte)
- CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UFPel, 4. 1995. Recife. Anais eletrônicos... Recife: UFPel, 1996. Disponível em http://www.propesq.ufpel.br/anais/anais.htm. Acesso em 21/jan/97.
- GUNCHO, M. R. A educação à distância e a biblioteca universitária. In: SEMINÁRIO DE BIBLIOTECAS UNIVERSITÁRIAS, 10. 1998. Fortaleza: Anais... Tec Trailha, 1999. 1 CD.
- (Evento no todo)
- SEMINÁRIO BRASILEIRO SOBRE AVALIAÇÃO UNIVERSITÁRIA, 1, 1994, Campinas. Anais do Seminário Brasileiro sobre Avaliação Universitária. Campinas: Faculdade de Educação/GEPEs, 1995. 302 p.
- (Publicações anônimas ou não assinadas)
- ANTOLOGIA Latina. 6 ed. Madrid: Ctedos, 1968. 291 p.
- (Referências legislativas)
- BRASIL. Lei no. 8.967 - 28 dez. 1994. Altera a redação do parágrafo único do art.23 da Lei no. 7.498, de 25 de junho de 1986, que dispõe sobre a regulamentação do exercício da enfermagem e dá outras providências. Documentos Básicos de Enfermagem, São Paulo: Conselho Regional de Enfermagem. [s.d.] p.42.
- BRASIL. Lei no. 8.080 - 19 set. 1990. Dispõe sobre as condições sobre a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes, e dá outras providências. CARVALHO, G. I. & SANTOS, L. Sistema Único de Saúde: comentários à Lei Orgânica da Saúde (Lei no. 8.080 e Lei 8.142/90). 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1995. 246 p.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE. Portaria no. 930, de 27 de ago. 1992. Diário Oficial, Brasília, 04 set. 1992, seção I, pp. 12279.
- (Citação de citação)
- MANGANOTE, E.T. A Inovação em Processos Empresariais e suas Ferramentas. In: DIAS, Reinaldo (org.). Administração: Rumo ao terceiro milênio. Campinas: Alínea, 1998, pp. 9-60.
- (Coletânea de textos - Autor, coordenador, editor diferentes da parte referenciada)
- BACHA, L. Hierarquia e remuneração gerencial. In: TOLIPAN, R.; TINELLI, A. C. A Controvérsia sobre Distribuição de Renda e Desenvolvimento. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. p. 124-55 (Biblioteca de Ciências Sociais)
- BERTOLA, G.; CAVALLERO, R. Sustainable intervention policies and exchange rate dynamics. In: KRUGMAN, P. e MILLER, M. (eds) Exchange Rate Target and Currency Banks. Cambridge: Cambridge University, 1992.
- (Coletânea de textos - Autor, coordenador, editor igual ao autor da parte referenciada)
- GAROFALO, L.; CARVALHO, C. Teoria Microeconômica. 2 ed. São Paulo: Atlas, 1986. Cap. 4 Os modelos de formação de preços. P.338-59.



(Publicações seriadas - revistas, suplementos, etc)

GESTÃO E DESENVOLVIMENTO. Bragança Paulista: IPPEX-EDUSF, 1996. Semestral.
JACOBI, P. Moradores e Meio Ambiente na Cidade de São Paulo. Revista de Administração Municipal, Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Administração Municipal, v.42, n.216, pp.26-50, jul./set. de 1995.

(Artigos de jornal)

PRADO, M.C.R.M. Novas Relações Trabalhistas. Gazeta Mercantil, São Paulo, 11 ago. de 1998. Comentários & Perspectivas, Caderno A, p.3.
RODADA do Milênio Requer Articulação. Gazeta Mercantil, São Paulo, 11 ago. de 1998. Caderno A, p.1.

(Documentos eletrônicos)

GESTIÓN Y ESTRATÉGIA [on line]. México: UAM-A, jul.-dez. de 1991, atualizado em 14/04/98. Disponível em: <<http://www.azc.uam.mx/gestion/numeros.html>> [consulta: 06/08/98].

GRAHAM, L. S.; WILSON, R.H. Policymaking in a redemocratized Brazil [on line]. Austin, Texas: University of Texas, 1997-1998, atualizado em 14/04/98. 1993-1994-State and Local Policymaking in Brasil. Disponível em: <<http://www.lanic.utexas.edu/project/ppb/papers93-94/>> [consulta: 29/08/98].

No caso de disquetes ou CD ROM, o título da publicação continuará sendo Anais, Resumos ou Proceedings, mas o número de páginas será substituído pelas palavras Disquete ou CD ROM.

As contribuições, elaboradas segundo as normas, deverão ser enviadas em 3 vias impressas e em disquete 3 1/2", para a Secretaria da Revista, no seguinte endereço:

Andréa Marques da Silva - Secretária

Rua Paulo Piedade Campos 420

CEP: 30455-250

B. Estoril/Buritis

Belo Horizonte MG

andreams@una.br Fone: 55-31-3379.1220