

# Porto Seco e Pólo JK darão novo impulso a exportações

Flávia Lima

A consolidação do Pólo de Desenvolvimento Econômico Juscelino Kubitschek (Pólo JK), que depende apenas da emissão da licença ambiental para que as empresas possam se instalar na região, causará reflexos na balança comercial do Distrito Federal. Localizado na Região Administrativa de Santa Maria, a 39 km do Plano Piloto, o desenvolvimento do Pólo JK se confunde com o crescimento do Porto Seco, a estação aduaneira do Distrito Federal inaugurada em 2004.

O Porto Seco movimentou US\$ 150 milhões por ano, o que representa 33% de todo o volume exportado e importado no DF. Por mês, o Porto Seco, que emprega cerca de 70 pessoas, atende a 40 empresas, segundo informações do gerente, Edward Libânio Martins.

O porto é a opção mais rápida e mais barata para os empresários que querem exportar ou importar. A outra opção é comercializar por meio da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero). Pelo Porto Seco, o empresário paga 0,5% sobre o valor da carga transportada para importar. No caso de exportação, o taxa cai para 0,35%. Além do custo de

movimentação do produto pelo Porto Seco, é cobrado o frete até que o produto chegue ao destino final.

O valor do frete depende do meio de transporte utilizado para o transporte da carga, do peso do produto e do tempo necessário para que ele chegue ao comprador. Como exemplo, o gerente do Porto Seco cita a exportação de água mineral. O valor agregado do produto é baixo. Mas o que encarece é o preço do frete, alto devido ao peso dos galões de água mineral.

A tarifa cobrada pela Infraero sobre a carga transportada é quatro vezes maior que a cobrada no Porto Seco. Mas a diferença principal entre os dois meios de exportação e importação é que a maioria das cargas operadas pela Infraero é de empresas do governo. Enquanto que o Porto Seco atende a empresas privadas do DF.

— Quando o Porto Seco foi criado não ficou definido que atenderia apenas a empresas privadas. Mas isso se caracterizou com o tempo, principalmente por ser uma opção mais barata às empresas — afirma Martins.

Segundo o gerente do Porto Seco, para exportar o empresário precisa ter empresa constituída e autorização da Receita Federal para realizar comércio



Porto Seco do DF: movimento vai a US\$ 150 milhões por ano, 33% de todo o comércio externo do DF

## Prazo para receber produtos diminuirá ainda mais e os custos para vender e comprar diminuem

internacional. Na estação aduaneira, o empresário encontra representantes de órgãos do governo como Receita Federal, Secretaria de Fazenda, Ministério da Agricultura e Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

— Ter todos os órgãos que controlam o comércio exterior no mesmo lugar facilita a vida do empresário — acredita Martins.

São os funcionários do Porto Seco quem orientam os empresários sobre a melhor maneira de levar os produtos para fora do país. Seja por avião, seja por

trem, seja por caminhão. Até o destino final, a carga pode mudar de meio de transporte. Da rodovia pode ser levada até o porto de Santos, por exemplo. Ou ir direto de avião até o destino final. Tudo depende também do peso e do preço da carga, assim como do tempo que ela precisa chegar até o comprador.

— Se for uma carga de alto peso, de grande volume e de baixo valor, é preferível que ela vá por ferrovia. Se a carga é de baixo volume e de alto valor agregado, é melhor transportá-la por avião — explica.

Para Edward Martins, o movimento no Porto Seco aumentará depois que mais indústrias se instalem no Pólo JK. Mas aumentará também devido a outro fator, que é o fato de o Aeroporto Internacional de Brasília ter começado no mês passado a reali-

zar transporte aéreo de cargas.

— Brasília é o centro do país, temos condições logísticas de receber e distribuir cargas — diz o gerente. — Temos um aeroporto com duas pistas que comportam qualquer tipo de avião, somos o segundo movimento em pouso e decolagem do Brasil — completa.

Antes, cargas que chegavam dos Estados Unidos, mesmo que passassem pela rota de Brasília, desciam apenas em São Paulo ou no Rio de Janeiro. De lá, vinham por rodovia para Brasília.

— Agora poderemos atender todo o Centro-Oeste e o Triângulo Mineiro. Além de diminuir o prazo para recebimento de produtos, os custos com certeza ficarão mais em conta — garante. — Temos de aquecer o comércio externo da região a partir de Brasília — completa.