

Transparaguay trabalha com aumento de até 25% nos negócios deste ano

A necessidade de importação de produtos industrializados faz do Paraguai um mercado de porte para os produtos brasileiros, mantendo aquecido o transporte rodoviário entre o Brasil e o país vizinho

■ AMARILIS BERTACHINI



COM UM AUMENTO DE QUASE 25% NO transporte de mercadorias entre Brasil e Paraguai no primeiro semestre deste ano, em comparação a igual período de 2014, a Transparaguay, empresa brasileira de transportes rodoviários que atua entre os dois países, prevê encerrar 2015 com um crescimento entre 20% e 25% em seus negócios, em relação ao ano passado.

“O mercado paraguaio é bastante interessante. Pelo fato de não possuir indústrias de grande porte, o Brasil torna-se o grande parceiro exportador para este país”, comenta Eulógio Quiñónez Ramirez, sócio-diretor da Transparaguay Transportes Rodoviários e presidente da Câmara de Comércio Brasil-Paraguai em São Paulo. Apesar de ter um universo de consumidores ainda pequeno – o país tem cerca de 6,5 milhões de habitantes – o crescimento de seu Produto Interno Bruto (PIB) é constante e a taxas muito superiores às do Brasil, próximas de 5% ao ano.

Além da proximidade geográfica de grandes estados exportadores como São Paulo, Minas, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, outro fator que impulsiona o movimento de cargas entre os dois países são os acordos comerciais bilaterais que permitem ao Paraguai utilizar a infraestrutura brasileira – portos marítimos, aéreos e terrestres – para efetuar o trânsito aduaneiro de mercadorias destinadas àquele mercado, vindas de outros continentes.

Mesmo assim, Ramirez sente que os problemas da economia nacional impedem um desempenho ainda melhor desse segmento. “Hoje, a alta da inflação, as constantes alterações do câmbio, os aumentos exorbitantes nos custos diretos e indiretos, impedem que as empresas brasileiras sejam competitivas, o que afeta não só o transporte para o Paraguai, mas para qualquer outro país”, afirma.

A Transparaguay realiza o transporte

rodoviário de cargas em geral, cargas secas, frigoríficas, consolidadas, mudanças e cargas especiais, cargas com dimensões excedentes e também cargas controladas, perigosas e perecíveis, incluindo o trânsito aduaneiro. Cerca de 90% do movimento partem do Brasil para o Paraguai. Os maiores volumes são de embalagens tetrapak (30%), papel sulfite (20%), máquinas e equipamentos, cabos de alumínio, pneus, materiais de construção e plásticos.

Do Paraguai para o Brasil, a transportadora carrega produtos manufaturados, confecções, insumos, essências, trigo, soja beneficiada, carnes, fermentos e materiais industrializados para o setor automotivo. Recentemente, foi responsável também pelo transporte de componentes importados para a usina hidrelétrica de Jirau, no Rio Madeira, no estado de Rondônia.

Segundo o empresário, beneficiadas pela Lei Maquila de incentivos fiscais – também conhecida como Lei 60/90, que

permite a empresas estrangeiras produzir e exportar pagando um imposto único – muitas empresas brasileiras, dos mais variados setores, vêm se instalando no Paraguai e exportando aproximadamente 80% de sua produção para os mercados brasileiro e argentino.

Para atender à grande variedade de cargas, a Transparaguay trabalha com uma frota de 90 veículos composta por carretas de carga seca, baús, pranchas, sider e frigoríficos. Além disso, para complementar a necessidade dos clientes, utiliza os serviços de terceiros, com mais de 200 agregados. A maior parte dos veículos em operação é das marcas Mercedes-Benz e Volkswagen, informa Ramirez.

A matriz da Transparaguay fica em Osasco (SP), onde mantém um armazém de 1,5 mil metros quadrados para consolidação de embarques. Somente uma parte dessa área, cerca de 700 metros quadrados, é usada para cargas fracionadas porque o maior movimento da empresa é das cargas completas, que saem diretamente das fábricas para a filial de Foz do Iguaçu, no Paraná. Nessa filial, a companhia possui um terminal de cargas e logística com 2 mil metros quadrados de área coberta e um pátio de 15 mil metros quadrados com infraestrutura para carga, descarga, movimentação e estacionamento. “É nesse local que concentramos todas as cargas para serem reembarcadas para o Paraguai, além de realizarmos a manutenção da frota”, explica o empresário. A empresa também mantém um escritório comercial em Assunção, no Paraguai, que serve de apoio aos motoristas e clientes.

As cargas consolidadas normalmente são coletadas e armazenadas em Osasco, permanecem no armazém de um a dois dias e depois são reembarcadas, seguindo direto para Foz do Iguaçu. Em Foz o procedimento é o mesmo e depois de reembarcadas seguem para a aérea de liberação da Receita Federal para a conclusão da exportação. Somente após essa liberação



A Transparaguay trabalha com uma frota de 90 veículos composta por carretas de carga seca, baús, pranchas, sider e frigoríficos

partem para o Paraguai.

Segundo Ramirez, a principal dificuldade desse serviço é com o desembarço das mercadorias na fronteira, que chega a ultrapassar 72 horas de espera. Os roubos de carga não chegam a ser um grande problema para a Transparaguay. “Os riscos de roubos de cargas são muito grandes, por mais que sejamos previdentes eles acontecem. Tomamos os cuidados normais, recomendados e exigidos pela nossa companhia seguradora a fim de evitar o roubo de cargas. Na rota que fazemos a incidência é menor e não temos tido problemas com roubos nos últimos dois anos”, comenta o executivo. Ele conta que na rota para o Paraguai, o grande alvo tem sido as empresas paraguaias de passageiros, principalmente quando cruzam o Estado do Paraná, tanto na ida quanto na volta.

HISTÓRIA – Hoje com perto de 98 funcionários, a Transparaguay foi fundada em 1962 pelos irmãos Quiñónez, imigrantes vindos do Paraguai nos anos 1950.

“Na época, já existia a associação latino-americana de livre comércio, da qual o Paraguai fazia parte e já se falava em criar uma área de livre comércio na América. Foi daí que partiu a ideia dos irmãos de fundar uma empresa de transporte”, conta Ramirez.

As dificuldades, no início, foram grandes com a falta de estrutura e as más condições das estradas. “Só tinha asfalto até Curitiba, o restante era de terra, as viagens demoravam semanas, dependiam das condições do tempo. Não havia previsão de chegada e quando os caminhões chegavam à fronteira descarregavam em pequenos armazéns que a empresa mantinha, para posteriormente embarcar em caminhões pequenos até a beira do Rio Paraná, descarregando novamente para a travessia de balsa até o Puerto Presidente Franco”, relembra Ramirez. Posteriormente, a carga era reembarcada até Assunção, cujas estradas também eram extremamente precárias.

Em 1977, foi concluída a estrada BR-277 Paranaguá/Foz do Iguaçu, em seguida a Ponte da Amizade, e, no Paraguai, a Aduana Puerto Presidente Stroessner, hoje Ciudad Del Este. De acordo com o diretor da Transparaguay, a construção da Ponte da Amizade e da Usina de Itaipu deu à empresa uma grande experiência em transporte geral. Também contribuiu para incrementar os negócios da transportadora o crescimento do comércio bilateral, motivado pela credibilidade dos produtos brasileiros, pois, anteriormente, o grande volume de importação no Paraguai era de produtos argentinos. ■