



Na Estação Aduaneira de Uruguaiana, 80% dos processos são liberados em duas horas.

UNIDOS PARA MELHORAR

COMPLETANDO 25 ANOS DE EXISTÊNCIA, O MERCOSUL TEM BOAS MARCAS PARA COMEMORAR, MAS MUITO AINDA PARA PROGREDIR. NESSE SENTIDO, OS PAÍSES MEMBROS PRECISAM RELEVAR PROBLEMAS E ENCONTRAR SOLUÇÕES NAS QUAIS TODOS GANHEM SEMPRE.

O Mercado Comum do Sul, conhecido como Mercosul, é um bloco econômico regional, criado em 26 de março de 1991, por decisão política das repúblicas do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, com a assinatura do Tratado de Assunção, e estruturado institucionalmente em dezembro de 1994, com o Tratado de Ouro Preto. O objetivo de sua criação foi a construção de um mercado comum de livre comércio na América do Sul. Bolívia e Chile detêm a condição de

associados ao bloco desde 1998. Já a Venezuela, tornou-se membro associado em 2004 e passou a ser reconhecida como membro pleno do Mercosul em 2005, o que lhe dá direito a participar de todas as reuniões do bloco, sem, no entanto, ter direito a voto, por não integrar o projeto de união aduaneira (tarifas externas comuns) do qual participam os países fundadores.

“O Mercosul foi o pontapé inicial para a agilização de processos. Às vezes não são tão imediatos quanto o setor privado espera, mas esses processos estão em constante desenvolvimento”, afirma o Coordenador de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas da Associação Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), Marcos Antonio Lima das Neves. “A primeira e grande mudança foi a instituição do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária / Delegação de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), mas muitas outras poderiam ser enumeradas, como a criação de ACI (Áreas de controles integrados) e a integração de sistemas, por exemplo”.

Essa simplificação de processos permitiu que em 2015, em média, 2.000 veículos cruzassem a fronteira por dia. Um total de 539 mil caminhões no ano.

Foz do Iguaçu-PR é a fronteira com maior fluxo de caminhões. Por lá, cruzam cargas destinadas ou com origem na Argentina, no Chile e no Paraguai. Uma média mensal de 1.960 veículos cruzaram essa fronteira no último ano. Nessa fronteira, as cargas para o Paraguai representam 70% da operação.

A representatividade de veículos brasileiros varia de acordo com as frotas habilitadas/países. Com as cargas do Paraguai, por exemplo, a proporção é equilibrada. Nas cargas da Argentina, do Chile e do Uruguai, por exemplo, a presença brasileira é mais representativa.

“Os transportadores reclamam da falta de agilidade, muitas assimetrias e ainda pouca integração”, explica Neves. “Muitos fatores influenciam neste processo. Requer paciência, persistência, confiança e muita boa vontade”.

Mas a operação tem evoluído. Os tempos alfandegários dependem do tipo de processo (importação ou exportação) e de quem deve ou deve executar a fiscalização.



A Transparaguay é mais antiga que o próprio Mercosul e continua atuando ativamente.

O ator principal é a Receita Federal que travou uma luta contra as demoras excessivas, tornando-se eficiente e eficaz, em Uruguiana, principal passo fronteiriço no comércio com Argentina e Chile. 80% dos 7.400 processos médios mensais na exportação são liberados em até duas horas e meia. Mas, quando a fiscalização depende de vários atores ou fiscalizações mais rigorosas, os processos, principalmente na importação, são bem mais demorados.

“Segundo os transportadores, a agilização depende da boa vontade de todos os envolvidos. Desde o início até o fim da cadeia. Desde a comercialização do produto e a correta emissão da documentação até a entrega”, explica o coordenador da ANTT. “É uma corrente de processos que necessita estar preparada para qualquer imprevisto. Planejamento, organização, comunicação e conhecimento são as bases. Mas nem sempre são suficientes quando se encontram com vilões como a burocracia que ainda está muito presente”.

Com a experiência de quem está dentro do processo, ele explica que para não ter problemas no Mercosul, o caminhoneiro necessita possuir conhecimento. Tem que estar preparado. Ao transpor as fronteiras do Brasil, além do idioma diferente, existem diferenças legais que devem ser respeitadas, costumes e condições climáticas aos quais deverá adaptar-se.

Hoje, na era da comunicação, muitas dificuldades foram sanadas ou podem ser previstas. Talvez as situações nas quais ainda exista uma maior dificuldade de ser enfrentada são as que a natureza apresenta. “As tempestades de neve na cordilheira, por exemplo, deixa motoristas por dias sem poder cruzar, muitas chuvas, como neste último ano, duplicam os tempos de viagem”, alerta Neves.

Vencendo as dificuldades climáticas, os negócios gerados no Mercosul não ficaram alheios aos problemas econômicos enfrentados pelos países membros. O melhor ano foi 2011 que gerou pouco mais de 47 bilhões de dólares. Em 2015, os valores comercializados superaram os 30 bilhões, o que representa uma queda de mais de 36% no volume de operações, se comparado com 2011.

As principais quedas na exportação, tendo como base 2014, foram de produtos básicos (-19,5%), manufaturados (-8,2%) e semimanufaturados (-7,9%).

Com relação às exportações de produtos básicos, houve diminuição de receita de minério de ferro (-44,8%), petróleo em bruto (-27,1%), carne bovina (-18,5%), entre outros. No grupo dos manufaturados, a retração é, principalmente, de óleos combustíveis (-61,8%), máquinas para terraplanagem (-30,1%) e motores e geradores (-18,3%).

Por outro lado, cresceram as exportações de tubos flexíveis de ferro/aço

O MERCOSUL FOI O PONTAPÉ INICIAL PARA A AGILIZAÇÃO DE PROCESSOS. ÀS VEZES NÃO SÃO TÃO IMEDIATOS QUANTO O SETOR PRIVADO ESPERA, MAS ESSES PROCESSOS ESTÃO EM CONSTANTE DESENVOLVIMENTO.

(39,7%), laminados planos (24,5%), aviões (19%), veículos de carga (10,1%). No grupo dos semimanufaturados, as maiores quedas ocorreram nas vendas de ferro fundido (-24,2%), couros e peles (-22,2%), açúcar em bruto (-19,8%), ferro-ligas (-16,7%) e cresceram as exportações de catodos de cobre (91,2%) e madeira serrada (8,4%).

Já nas importações, o acumulado entre janeiro e dezembro de 2015, quando comparado com mesmo período de 2014, registrou queda em combustíveis e lubrificantes (-44,3%), bens de capital (-20,2%), matérias-primas e intermediários (-20,2%) e bens de consumo (-19,6%).

“Mas, apesar deste panorama, acredita-se que, em 2016, ocorra uma recuperação”, prevê Marcos Antonio Lima das Neves, da ANTT.

TRANSPORTADORA

Muito antes de se falar em Mercosul, a transportadora Transparaguay já atuava no ramo de transporte rodoviário internacional. Fundada em 1962 pelos irmãos Quiñonez, imigrantes paraguaios radicados no Brasil desde a década de 50, que vislumbraram um mercado promissor pois conheciam as necessidades do Paraguai.

A Transparaguay, empresa brasileira, tem sua matriz e Osasco (SP), administrada por Eulógio Quiñonez Ramirez, sócio fundador e presidente da Câmara de Comércio Brasil Paraguay em SP.

Possui um armazém em Osasco para cargas fracionadas, mas a grande maioria de seus clientes são grandes

indústrias que exportam seus produtos através de cargas completas, que seguem da sua produção direto para filial de Foz do Iguaçu/PR, onde a Transparaguay possui um terminal de cargas.

No Paraguai, precisamente em Asunción, está localizada mais uma filial da empresa. Em Foz do Iguaçu, o terminal de carga conta um amplo pátio de 25.000 m², depósito de 2.500m² onde se concentra a frota de 90 unidades, composta de carretas abertas, baús, furgões, frigoríficos, pranchas e carretas extensíveis, podendo assim atender uma gama maior de setores. Além de toda a frota própria cadastrada para o transporte internacional, a Transparaguay utiliza-se de mais de 120 unidades agregadas para cruzar a fronteira.

As cargas transportadas para o Paraguai são na grande maioria matérias-primas, máquinas de diversos segmentos, mudanças, embalagens Tetra Pak, papéis, além do transporte de equipamentos pesados.



Foz do Iguaçu é a fronteira com maior circulação de caminhões.



Neves pede paciência e persistência.

Do Paraguai para o Brasil são transportados: produtos manufaturados, confecções, insumos, óleos, essências, trigo, soja beneficiada, carnes, produtos de metal mecânica para usinas hidroelétricas (recentemente Jirau e Santo Antonio no Estado de Rondônia).

A rota utilizada pela Transparaguay, que atende exclusivamente Brasil-Paraguay, é basicamente a rodovia Castelo Branco, norte do Paraná, se juntando à BR-277.

É uma estrada relativamente boa se comparada a outras regiões do Brasil. O que dificulta e encarece muito o transporte são os pedágios dessa região.

“Relembrando o passado, a história era bem diferente: as rodovias entre São Paulo, Curitiba, Ponta Grossa eram asfaltadas, mas a partir daí, eram de terra até Foz do Iguaçu”, recorda Eulógio Quiñonez Ramirez, sócio fundador da Transparaguay. “Lá chegando, as mercadorias eram descarregadas e a travessia era feito em balsas no caudaloso Rio Paraná. Depois da travessia, as mercadorias eram novamente carregadas e os caminhões seguiam mais 320 km até a capital sendo que nessa época nem 50% desse trecho era asfaltado. Somente entre 1965/1970 foi concluída a BR-277 e inauguraram da



A Transparaguay possui vários tipos de caminhões para atender qualquer tipo de transporte até mesmo o indivisível.

Ponte da Amizade que uniu definitivamente os dois países”.

A principal estrada que leva da fronteira brasileira até Asuncion, capital do Paraguay, possui ótimas condições de pista (sem buracos) mas a maioria ainda é de pista simples. Os pedágios também são mais acessíveis.

O País está investindo pesadamente em infraestrutura para atrair investimentos e estão bem adiantados os contratos para duplicação em vários trechos dessa rodovia e em outras regiões (interior) do Paraguay.

“As dificuldades, com o advento do Mercosul diminuíram, mas não deixaram de existir: a burocracia em ambas aduanas ainda impera, paralisações constantes (greves) em órgãos públicos, feriados distintos, manifestações de grupos específicos, e ainda o gargalo que se forma no trânsito da ponte da amizade (resolvido somente com a construção da segunda ponte que não tem data para sair do papel) contribuem para isso”, informa Ramirez.

Quanto à legislação regulatória do transporte, existem os órgãos específicos em cada país (ANTT, DINATRA) que através das reuniões bilaterais ainda buscam chegar a um consenso que atenda de igual para igual os países envolvidos e as diretrizes básicas definidas pelo tratado do Mercosul.

“Infelizmente há diferença nas Leis de Peso e Comprimento. O Paraguai é mais restrito e isso deve ser levado em consideração na hora do transporte, principalmente quando se trata de merca-

dorias com excessos (altura, peso, largura), pois as multas são altíssimas”, alerta o fundador da Transparaguay.

Ramirez afirma que o necessário é estabilidade para que os negócios possam ser gerados. Segundo ele, é difícil operar com o dólar a 3,90/4,00 em uma semana e na outra 3,40/3,50. Essas variações dificultam em muito as negociações. “O que não podemos fazer é deixar de acreditar em nosso negócio e buscar alternativas eficientes para atravessar essa instabilidade econômica e política”, aconselha Eulógio Quiñonez Ramirez.

EXPERIÊNCIA

O Mercosul completa 25 anos e Angelim Monteiro Barreto já faz parte dessa história há 24 anos. Brasileiro, morador de Foz do Iguaçu, RS, morou 10 anos no Chile onde se casou e teve dois filhos.

“É bom fazer a rota do Mercosul”, diz Barreto. “As estradas são boas e o tempo nas alfândegas tem sido menor. Se o motorista chegar com toda a documentação em ordem, não fica mais do que quatro horas”.

Ele explica que maior problema é quando a carga tem várias notas e a fiscalização resolve olhar nota por nota. Com relação ao frio, e às nevascas, o tempo ensinou a respeitar a natureza e não ter pressa. Muitos motoristas, caminhoneiros ou não já morreram de frio se arriscando a atravessar locais com neve. “Os pedágios são caros também. É preciso fazer as contas para não

acabar tendo prejuízo”, alerta Barreto.

Ele transporta de tudo tanto para os países do Mercosul como de lá para o Brasil. Por exemplo, azeitonas da Argentina.

E antes de entrar no seu caminhão, dessa vez de São Paulo para casa, ele não esquece de alertar os companheiros de estrada. “Na Argentina a legislação não é muito diferente da legislação brasileira, mas deve-se ficar atento com relação a pesos e comprimentos”, avisa Barreto. “E muito cuidado com o sinal de seta. Na Argentina, quando o motorista liga a seta para a esquerda, é sinal de que a pista está livre, pode ultrapassar. Exatamente ao contrário do Brasil. Por isso fique atento. A Polícia Rodoviária Federal tem registrado vários acidentes em Santa Catarina, como turistas argentinos por causa dessa diferença”. ▽



O Mercosul deu a Barreto emprego e esposa.