



TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO
GABINETE DA CONCILIAÇÃO
PLATAFORMA AMBIENTAL E INDÍGENA – ROTA BIOCEÂNICA

CONSOLIDAÇÃO DAS ATIVIDADES A RESPEITO DA ROTA BIOCEÂNICA NO ÂMBITO DA PLATAFORMA INTERINSTITUCIONAL AMBIENTAL E INDÍGENA DO GABINETE DA CONCILIAÇÃO DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO

1) Introdução

A Plataforma Interinstitucional Ambiental e Indígena foi instituída pela Resolução PRES/TRF3 n. 424, de 17/05/2021, funcionando como fórum permanente para tratamento e interlocução em questões ambientais e indígenas.

O objetivo é promover o intercâmbio de informações entre instituições que atuam com questões afetas aos temas ambiental e indígena, com vistas ao desenvolvimento de alianças estratégicas, à criação de protocolos consensuais e à solução preventiva de litígios.

Ao longo de 2021 e 2022, com o Projeto Corumbá (MS), a Plataforma pautou-se na troca de informações sobre as medidas de prevenção e combate aos incêndios na região do Pantanal, fortemente atingida por incêndios de grandes proporções neste período, bem como o compartilhamento de dados técnicos sobre as áreas danificadas, a discussão a respeito das dificuldades enfrentadas e a construção de soluções de forma conjunta.

A partir de junho de 2023, iniciaram-se as reuniões para tratamento dos impactos da Rota Bioceânica (<https://rotabioceanica.com.br/>), com o objetivo de discutir medidas para minimizar os efeitos do aumento de tráfego de veículos pesados à fauna da região, principalmente aos animais silvestres que habitam o entorno das rodovias federais que integrarão a Rota (cf. Expediente SEI n. 0024346-46.2023.4.03.8000).

Foram realizadas reuniões nas seguintes datas:

- 28/06/2023
- 31/08/2023
- 05/10/2023
- 06/12/2023
- 31/01/2024

2) Resumo dos principais tópicos abordado nas reuniões

2.1) Reunião de 28/06/2023

Em 28/06/2023 reuniram-se, por videoconferência, agentes públicos de diversas instituições: Justiça Federal, Justiça Estadual, Ministério Público (Federal, do Trabalho e do Estado do Mato Grosso do Sul), Procuradoria do Estado de Mato Grosso do Sul, OAB/MS, Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul, Secretaria do Meio Ambiente do Estado de Mato

Grosso do Sul, Ministério da Defesa, Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

O Desembargador Federal Carlos Muta, então Coordenador do Gabinete da Conciliação (biênio 2022-2024), esclareceu que a atuação do Gabinete em relação à Rota Bioceânica é pré-processual, antevendo problemas e se preparando institucionalmente para resolvê-los.

A primeira reunião teve como pauta as iniciativas para se evitar o atropelamento de animais silvestres na Rota Bioceânica.

Foi informado pelo Juiz Federal Paulo Arena a existência de estudos avançados pela Presidência do TRF3 para a instalação de varas federais no Estado de Mato Grosso do Sul, inclusive no Município de Jardim, pensando justamente no impacto que a Rota Bioceânica terá sobre a região.

O Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEMADESC) Jaime Verruck reforçou a importância da criação de uma Vara Federal em Jardim, pois congrega toda a região de fronteira, além de ser uma área turística. Informou que o Ministério de Orçamento e Planejamento do Brasil criou um grupo de acompanhamento dos corredores bioceânicos para definir o nível de governança, além de haver um estudo sobre o aumento de fluxo nas rodovias e o seu impacto no atropelamento de animais. Realçou que há uma série de ações avançando e que os outros países também possuem a mesma preocupação em relação ao desenvolvimento da Rota Bioceânica.

Dr. Ruberval, da UEMS, informou que a Universidade tem acompanhado a implementação do corredor desde 2016 e feito parte das reuniões governamentais. Disse também que foi construída uma rede, a UNIRILA, formada por oito universidades do Brasil, uma do Paraguai, três da Argentina e duas do Chile, e que a UEMS possui um projeto chamado UEMS na Rota, com 138 pesquisadores. Quando essa rede foi construída, havia um grupo específico para falar sobre o impacto, no entanto, no início não era muito bem-vindo, assim, grande parte dos projetos que se tem atualmente é feito pela SUDECO. Recentemente, estão negociando de fazer o plano diretor de Porto Murtinho, uma vez que a atual localização não comporta o crescimento da cidade. Noticiou que há um professor da Universidade que trabalha em cima do “Projeto Estrada Viva”, para evitar os atropelamentos nas rodovias.

Sr. Pedro Silva Barros, do IPEA, comunicou que o Ministério do Planejamento acabou de criar um subcomitê sobre desenvolvimento e integração regional e a orientação da Ministra é bem clara no sentido de que esse corredor, que é excepcional, é um único projeto de infraestrutura que envolve mais de dois países. O tema da governança tem relação direta com atuação dos governos subnacionais. O IPEA tem um convênio com uma instituição chilena que foi base para uma pesquisa com duzentos atores do corredor que tratava do diagnóstico e propostas para melhorar a governança do corredor. Informou também que o IPEA fez uma proposta de criação de duas novas mesas, uma sobre os temas ambientais e sociais e a outra sobre a segurança fronteiriça.

Dra. Cristiane Viegas, da OAB/MS, informou que faz parte do Comitê da Rota Bioceânica da OAB/MS e disse estar preocupada sobre os estudos dos impactos sociais no Estado. Visitaram a cidade de Porto Murtinho e ouviram o povo local, os agentes municipais, o prefeito sobre a preparação para a Rota e perceberam que não estão preparados para a chegada de uma obra de tamanha grandeza. Está havendo muitas reuniões, conversas, diálogos, no entanto, um trabalho efetivo de prevenção, ainda não há e tem que ser feito.

Sr. Lúcio Lagemann, assessor de logística da SEMADESC/MS, pediu a palavra para pontuar que Porto Murtinho perdeu população, 12,7% de decréscimo da população, dados este do IBGE. Ele será o portal da Rota, razão pela qual, tem feito parcerias com várias instituições para estender um auxílio para Porto Murtinho, no intuito de qualificar, de estar atento a todas as questões, e ressaltou que percebeu uma questão cultural local, ainda não tomaram por apropriação de fato, não têm noção da grandiosidade dos efeitos da Rota Bioceânica. Enfatizou que é necessário centralizar as informações, trabalhar em parceria com o Ministério Público, com outras instituições, outras secretarias para se criar as ações necessárias.

O Juiz Federal Fernando Nardon Nielsen ressaltou que a escolha pelo novo tema nesta plataforma foi muito acertada, pois há muitos assuntos de impactos que irão interferir na jurisdição e no Brasil como um todo. Ressaltou o dito pelo Dr. Ruberval sobre a “Estrada Viva”, que toca especificamente a questão ambiental, e pediu para que se colocasse no *chat* o contato da pessoa encarregada pelo projeto. Sugeriu que se compartilhassem também *links*, textos, publicações, artigo e estudos sobre a Rota Bioceânica para compilar os artigos e ter um nivelamento de conhecimento. Com relação à criação de duas outras mesas sugeridas pelo Dr. Pedro, algum integrante da plataforma poderia fazer parte delas para se ter acesso direto de todas as informações.

Na sequência, Dra. Luíza Vieira Sá de Figueiredo, Juíza de Direito, disse que faz parte do programa de formação de magistrados com enfoque no exercício da jurisdição de fronteira, pois demanda uma formação específica. Informou ainda que houve um Congresso em Corumbá, em novembro de 2022, e uma das mesas foi a Rota Bioceânica. Declarou que o grupo de pesquisa atualmente trabalha no mapeamento dos juízos de fronteira e está à disposição da plataforma.

Dra. Raecler Baldresca, Juíza Federal, com a palavra, lembrou o objetivo inicial da criação da Plataforma Ambiental (2020/2022), em reunir as instituições para tratar dos problemas da atualidade que são tão complexos. E, hoje, disse estar muito satisfeita em ver que a plataforma está envolvida com um tema importantíssimo, uma vez que envolve muitas instituições, muitos órgãos, muitas jurisdições e, neste caso, de âmbito internacional. A questão ambiental traz uma fluidez, um alcance internacional de eventuais lesões e problemas. Ressaltou que a maior parte dos problemas decorre da falta de comunicação e articulação, porque os órgãos administrativos sempre se comunicaram pelos processos, mas, hoje, depois da pandemia, houve um aumento dessa articulação por videoconferência que ajudou em muito a comunicação. Ficou surpresa com as reuniões da plataforma, pois percebeu que o ajuste, a conversa entre instituições, está propiciando a resolução de problemas, sendo uma mudança significativa de cultura.

Dr. Eduardo Pelela, do Ministério Público Federal da 3ª Região, reforçou sobre a necessidade de um olhar atento às populações das regiões que serão atingidas diretamente com a Rota Bioceânica. Disse que já indagou a outros colegas se existe algum procedimento que centralizasse as preocupações do MPF sobre a Rota Bioceânica, e sugeriu que talvez fosse o caso de se abrir um procedimento de acompanhamento para sistematizar a atuação do MPF perante o tema. Ressaltou também que fará contato com os colegas de 1º grau para que eles participem das reuniões, uma vez que são importantes no acompanhamento do assunto.

Dra. Candice Gabriela Arosio, do Ministério Público do Trabalho/MS, com a palavra, declarou que tudo que envolve a Rota Bioceânica irá afetar diretamente as relações trabalhistas, formais e informais, que permeiam a região. Destacou que a região possui altos índices de trabalho em condição análoga à escravidão e potencialmente as ilicitudes tendem a aumentar com a implementação da Rota, sendo assim, informou que já há um procedimento de acompanhamento instaurado na regional. Reforçou que para ter um resultado efetivo no

sentido de proteger a população é necessário a soma de esforços e união das várias instituições, uma vez que é dever de todas as instituições contribuir da melhor forma.

O Des. Fed. Carlos Muta, devido a diversas implicações que a Rota Bioceânica causará, propôs a criação de temas e reuniões específicos, sugerindo aos participantes o envio de propostas para serem discutidas no desenrolar das reuniões para a criação de subgrupos dos variados aspectos desse grande projeto de desenvolvimento, onde transformará a realidade de milhões de pessoas. Na sequência, finalizou a reunião e agradeceu a presença de todos.

2.2) Reunião de 31/08/2023

Nova reunião foi realizada em 31/08/2023, por videoconferência, conduzida pelo Juiz Federal Fernando Nardon Nielsen, que iniciou os trabalhos explicando que o objetivo da Plataforma Interinstitucional é a aproximação entre os participantes, para que consigam resolver problemas e dilemas propostos.

Continuando as discussões sobre o problema da mortalidade de animais, Dr. Ruberval, da UEMS, explicou que a universidade tem acompanhado a implementação do projeto da Rota Bioceânica desde 2017/2016, sendo que hoje há duas linhas: coordenação de uma rede Internacional chamada UNIRILA (Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana), que tem universidades do Brasil, Paraguai, Chile e Argentina; a segunda é um projeto grande dentro da UEMS, chamado “UEMS na Rota”, que hoje tem 138 pesquisadores e 115 bolsistas, conta com vários eixos e já iniciou os seus trabalhos. Há também outro trabalho, voltado para a questão ambiental, que é o trabalho realizado pelo Prof. Afrânio no “Projeto Estrada Viva”. Ainda há um outro que pode ser interessante para discutir futuramente, que é fazer um georreferenciamento das áreas de risco, com as áreas de maior impacto, por exemplo, de travessia de animais, locais que poderiam ter sinalização, locais de tráfego de cargas perigosas, locais de danos ambientais e uma série de outras questões, sendo este projeto de coordenação do professor Fábio Ayres.

O Prof. Afrânio, professor da UEMS, explicou que o “Projeto Estrada Viva” começou como um projeto de monitoramento na BR-359, de Coxim a Alcínópolis, e depois se tornou um programa da Agesul, portanto, um projeto do Governo Estadual. Hoje se diferenciam o “Projeto Estrada Viva” da Universidade e o “Projeto Estrada Viva” da Agesul, que é uma política pública. Apontou que um aumento do fluxo de caminhões na rodovia muda toda a frequência e todo o cenário de colisão com animais. Hoje o “Estrada Viva”, dentro da estrutura de Governo do Mato Grosso do Sul, está com certa relutância quando se diz que é preciso um “SAMU animal silvestre”. Aponta a dificuldade que existe ao precisarem transportar os animais regatados nas rodovias, oriundos de atropelamentos ou não, até Campo Grande (MS), e a necessidade de pontos espalhados para o atendimento a esses animais. Traz a preocupação em relação ao volume de caminhões nas rodovias, precisando ser criada alguma forma de adesão a um trabalho de educação ambiental, para que possam ser entendidos os hábitos dos animais que serão encontrados ao transitarem pelas rodovias. Um outro projeto que existe, mas que ainda não foi aplicado ao “Projeto Estrada Viva” é, nas rotas monitoradas, criar um refúgio de vida silvestre, em compensação às perdas da biodiversidade. Com o “Projeto Estrada Viva” foram detectados pontos de maior incidência de atropelamentos de animais, que quase sempre coincidem com baixadas de rios e corpos d’água, locais em que há necessidade de diminuir a velocidade e também fazer passagens por baixo da rodovia, inclusive aproveitando as que já existem, como passagens de drenagem. Nas estradas construídas hoje no Mato Grosso do Sul, estão sendo edificadas passagens que permitam o trânsito de animais. Explicou que ainda não há efeitos práticos desse monitoramento, pois as propostas ainda não foram de fato implantadas. Até onde se sabe, algumas ações no mesmo sentido foram implementadas na BR-262, mas não fazem parte do “Projeto Estrada Viva”.

Sr. Euro Nunes, do DNIT, expôs, quanto ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, a questão da sua confidencialidade, e informou já ter solicitado à coordenação geral, em Brasília, a liberação, para que possa passar as informações, mas ainda não obteve retorno. Para a Rota Bioceânica, por iniciativa da superintendência, já estão preparando alguns dispositivos de cercamento nas passagens de animais que foram projetadas. O próprio programa de acompanhamento de atropelamento de fauna será instalado após a execução da obra, bem como há a solicitação de autorização de operação nas rodovias, inclusive a BR-267 está nesse meio e, dentro desse escopo, serão empreendidas todas as ações necessárias para mitigação de acidentes, inclusive a observação de como foi o funcionamento desses aparelhos colocados e a melhoria disso ao longo do tempo. Então, na Rota, já estão previstos alguns cercamentos, monitoramento e todos os acompanhamentos necessários.

Fabio Ayres, da UEMS, trouxe informações para o desenvolvimento das atividades ao longo da Rota. Explicou que trabalham com gestão e ordenamento territorial no âmbito dos instrumentos, na escala de municípios, tanto o plano diretor quanto o zoneamento ecológico econômico, sendo o zoneamento ecológico econômico um instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente, de 1981, que foi regulamentada em 2002 por Decreto. Participaram do trabalho em linha de pesquisa quando participaram de uma comissão que tratava de prevenção de acidentes com produtos perigosos ao longo das rodovias e, há 10 anos, fizeram um monitoramento ao longo da BR-262 e BR-163, identificando fragilidades e os pontos que poderiam ser de apoio. Então, ao longo do monitoramento preventivo, foram mapeadas e identificadas as áreas de risco para acidentes com produtos perigosos, considerando inclinação do terreno, morfologia, geologia, recursos hídricos e outros. Hoje não há esse monitoramento ao longo da Rota Bioceânica ou dos acessos que vão compor a Rota.

O Sr. Ednilson explicou que exerce a função de Diretor de Meio Ambiente da Agesul e estão reestruturando o “Programa Estrada Viva”, reconsiderando vários procedimentos que antes eram adotados, executando alguns planejamentos anteriores e implantando novos também. Expôs que a Rota Bioceânica tem sido observada, com toda a sua grandiosidade e importância, com preocupações. Questionou o DNIT com relação ao EVTEA, levantamento anterior de fauna e previsão de monitoramento de eficiência de dispositivos de monitoramento ao longo das vias, como cercas e radares, pois, em determinadas situações e momentos, podem não funcionar da forma que se espera. Apresentou também a preocupação com relação ao aumento de tráfego que vai ocorrer.

O Sr. Euro esclareceu que há, sim, previsão, da implantação posterior de dispositivos pré-projetados, basicamente para cercas e passagem de fauna, bem como contratação de acompanhamento para verificar eficácia dos dispositivos implantados. Todavia, não está previsto o levantamento de fauna viva ao longo da Rota.

A tenente-coronel Tatiane, chefe do Centro de Proteção Ambiental do Corpo de Bombeiros Militar do Mato Grosso do Sul, disse que já é esperado impacto nas atividades do Corpo de Bombeiros do Estado em razão da efetivação da Rota Bioceânica, com o aumento de acidentes que envolvam animais silvestres, o que, inclusive, já é vivenciado na região da BR-262. Hoje utilizam a *expertise* de um grupo de resgate técnico de animais, que surgiu de uma iniciativa voluntária de médicos veterinários, contando hoje com voluntários em todo o estado. Esse grupo está regulamentado dentro da SEMADESC (Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação), tendo um gerenciamento de emergências para situações pontuais, o que seria bem diferente das ações rotineiras colocadas pelo Prof. Afrânio. Ao se depararem com animais lesionados, trabalham com o atendimento aos animais silvestre pelo CRAS (Centro de Reabilitação de Animais Silvestres), em Campo Grande, e a Fundação Municipal do Meio Ambiente, em Corumbá. Informou que haverá um *workshop* no

dia 26 do próximo mês, organizado pela Defesa Civil do Estado, citando o nome do Coronel Djan. Será um evento muito importante para se colocar a par das novidades em relação aos produtos perigosos, o que vai ser uma realidade na Rota Bioceânica. Apontou a importância de monitoramento por câmeras na Rota, com um centro de monitoramento, a exemplo do que ocorre nas rodovias administradas por concessionárias.

Dr. Fernando Nardon Nielsen ressaltou a importância de participação em *workshops* para ter mais conhecimento sobre a matéria e estreitar as relações entre as instituições. Apontou a importância de contar com representante do IBAMA presente na próxima reunião. Sintetizou os dois eixos principais apresentados na reunião: a colisão de veículos com animais e acidentes com cargas perigosas, sendo que ambos impactam diretamente o meio ambiente. Solicitou ao Sr. Euro para que faça os encaminhamentos junto ao DNIT de Brasília para a disponibilização do EVTEA, ao menos no que diz respeito à parte ambiental, para aprofundamento das questões trazidas. Apontou que os participantes podem trazer, na próxima reunião, outros temas interessantes para abrir possibilidade de ter outro eixo a ser discutido. Sugeriu que as instituições façam tratativas fora da plataforma para verificar outras possibilidades de eixos de atuação para abordagem.

2.3) Reunião de 05/10/2023

Em 05/10/2023, dando continuidade às discussões a respeito da questão de atropelamento de animais, foi realizada nova reunião por videoconferência na qual o DNIT apresentou arquivo com informações parciais do EVTEA, salientando que outras informações ainda eram sigilosas e não poderiam ser divulgadas.

Arnaud Debiez, presidente do Instituto de Conservação de Animais Silvestres – ICAS, fez apresentação com os dados do instituto sobre colisões veiculares com animais no Mato Grosso do Sul, tanto quanto à segurança humana quanto da biodiversidade de animais. Entre os anos de 2017 e 2020 foram feitos estudos em cerca de 85.000 quilômetros de rodovias, quando foram registradas mais de 12.000 carcaças, sendo que 40% delas eram capazes de causar acidentes, mortes e danos materiais. Em estudos realizados com animais com colares, constatou-se que, para os animais que não tinham uma forma de serem conduzidos até as passagens, por pontes ou bueiros, apenas 1% realizava os cruzamentos pelas passagens. Para que essa condução ocorra, é necessário cercar trechos estratégicos da rodovia. Apontou que o maior risco de colisões é no horário de mudança de claridade, entre 18h e 20h, quando os animais estão mais ativos e as chances de colisão aumentam em 96%. Informou quanto à importância de sinalizar isso nas rodovias e informar às pessoas. Em parceria com o “Programa Estrada Viva”, o IMASUL e outras entidades, foi feito manual de orientação técnica para mitigação de colisão veicular. Apontou que a sinalização por placas é a estratégia de mitigação mais fácil e mais barata, porém não é a mais eficiente. Como medida mais eficiente aponta o cercamento, que evita o animal entrar na pista, que poderia ser usado nos “hotspots”, que são os locais com maior número de colisões, especialmente locais com vegetação nativa ou córregos de água. Se calculados os danos materiais aos veículos, os custos dos cercamentos podem ser reembolsados em 10 anos. Estudos em outros países mostraram que é possível reduzir em 80% o número de colisões veiculares com animais.

O Sr. Euro informou que já está prevista a contratação de 10 km de cercas condutoras, com pontes e bueiros, bem como levantamentos dos “hotspots”.

A Juíza Federal Ana Lúcia Iucker Meirelles de Oliveira sugeriu uma colaboração entre ICAS e DNIT, o que foi aceito por ambos. Arnaud, do ICAS, sugeriu uma reunião com o DNIT para apresentar o trabalho, modelagens, discutir medidas mitigatórias e ajudar a criar um plano de mitigação.

A Juíza Federal Dinamene Nascimento Nunes sugeriu, para o próximo ano, um projeto para envolver as escolas no plano de mitigação. Ressaltou a importância de divulgar os melhores horários para viajar nas estradas. Poderia ser montado um cronograma para ir às escolas e conversar com os estudantes, que levariam essas informações para os pais. É algo pequeno, mas seria uma mobilização preventiva, dando enfoque para a proteção das vidas das pessoas e da família.

Foi questionado à SEMADDESC e ao Ministério dos Transportes sobre a possibilidade de ser feita alguma restrição ao tráfego de caminhões em alguns horários, em locais da Rota Bioceânica mais sujeitos à colisão com animais. SEMADDESC, DNIT e Ministério dos Transportes analisarão a questão para tentar apresentar, na próxima reunião, a resposta sobre a viabilidade.

A Dra. Dinamene sugeriu que o ICAS fizesse um rascunho da cartilha, com o acompanhamento do Ministério dos Transportes na parte técnica e também no patrocínio, e ela poderia coordenar a ação em Dourados ou mesmo no Estado do Mato Grosso do Sul.

Pedro, do IPEA, enviou aos participantes o texto “Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores: diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário bioceânico Mato Grosso do Sul - portos do norte do Chile”, referente a pesquisa feita pelo instituto, publicado como Texto para Discussão do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Dra. Ana Lúcia pediu para que, quando possível, o relatório final da pesquisa seja disponibilizado aos participantes da plataforma.

2.4) Reunião de 06/12/2023

Em 06/12/2023, por videoconferência, em continuidade dos debates a respeito da colisão com animais silvestres nas rodovias, foi informado pelo DNIT que o fluxo intenso de caminhões previsto para a Rota iria demorar no mínimo três anos para acontecer, considerando a atual fase inicial das obras. Também foi mencionado que a estratégia principal de prevenção a atropelamento de animais era o cercamento em pontos mais críticos, de modo a evitar a travessia de animais pela rodovia.

2.5) Reunião de 31/01/2024

Em 31/01/2024, por videoconferência, o Secretário de Estado do Mato Grosso do Sul Jaime Verruck fez exposição a respeito da importância da Rota Bioceânica e discorreu sobre os principais impactos na região, bem como sobre o andamento das obras e dos investimentos. A respeito da colisão com animais nas rodovias, afirmou que, no lado brasileiro da Rota, o DNIT discutia a respeito, além de o ICAS ter estabelecido modelo metodológico para avaliar os pontos críticos de passagem de animais. O Sr. Secretário também sugeriu que seria possível que a UNIRILA, que reúne as universidades existentes ao longo da Rota Bioceânica, fosse o caminho mais fácil para mobilizar os outros países para a realidade da colisão de animais. Sobre a Lei do Pantanal, mencionou que ela possui potencial significativo de redução do nível de supressão e do nível de preservação de cota de reserva legal. Também não permite novas atividades agrícolas (só as já consolidadas); portanto, ficou vedada explicitamente a expansão agrícola no Pantanal. Ela veta, inclusive, confinamento e outras atividades.

O Professor Ruberval comentou que o Brasil e, em especial, o Estado do Mato Grosso do Sul, estava muito mais articulado do que os outros países nos diversos assuntos relativos à rota. O envolvimento de governo, universidades, empresários e população em geral é uma realidade que não se vê nos outros países. Até quando se trata, por exemplo, de projetos-pilotos, os outros países têm uma articulação mais lenta justamente por causa das mudanças políticas locais, de modo que as universidades acabam responsáveis pela articulação local. No

que se refere propriamente à proteção dos animais contra colisão, o curso de veterinária da universidade paraguaia de Assunção demonstrou interesse em desenvolver um trabalho nesse sentido, mesmo porque eles já têm um projeto de prevenção de acidentes de animais no contexto do Chaco, que é o Pantanal do lado paraguaio. Assim, a meta é fazer um esforço de alinhamento com as experiências dos dois países, através de projetos espelhos, e buscar financiamento para aprofundamento dos trabalhos.

Sobre as obras no território argentino, o Secretário Jaime Verruck afirmou ser auspiciosa a participação dos dois governadores das províncias de Salta e Jujuy, que estão extremamente envolvidos no projeto e certamente serão os elos para resolver esses problemas do lado argentino. Em contrapartida, ante a necessidade de se construir uma alfândega em Posso Rondo, o Paraguai está disposto a realizar essa construção, mas isso não foi discutido com os argentinos ainda. Além disso, há naquela região uma área indígena que possui em torno de 25 km, e a aldeia fica bem à beira da rodovia, onde havia um limite de velocidade, o que talvez torne o local um ponto crítico, na medida em que será necessária a construção de um desvio ou contar que a comunidade indígena autorize as modificações necessárias.

A Dra. Ana Lúcia relembrou a questão da impressão e distribuição das cartilhas, ponto ainda pendente.

O Sr. Silvio Ascensão, servidor do DNIT, informou que foi contratada uma gestão ambiental para fazer o acompanhamento da obra e iniciar o monitoramento dos atropelamentos. De toda forma, entre os serviços da Restaura estão incluídos alguns trabalhos de mitigação dos atropelamentos como, por exemplo, o uso de cercas condutoras. Já sobre os comboios, ele disse que, pelo que sabe, não foi dado nenhum encaminhamento a respeito. O secretário Jaime informou que o governo federal criou um projeto nacional de rotas de integração latino-americana, embora esteja inicialmente trabalhando em sentido macro, não chegando ainda no tema dos atropelamentos e de infraestrutura, mas está focando, no momento, nas sinalizações das grandes rotas de integração e, dentro delas, encontram-se as rotas convergentes, mesmo porque, até a cidade de Jardim, a rota não vem de Campo Grande, mas de cidades como Sidrolândia, Nioaque, Bonito e Miranda. Nestas, que são rodovias estaduais, foi obtido um financiamento via BNDES no valor de 2,5 bilhões de reais só para fazer as estaduais e, em muitas delas, enfatizando justamente os pontos que têm grande movimentação de carga. A propósito, um dos pontos que foi indicado para a renovação do contrato da CCR na rodovia 163 é justamente a melhoria na estrutura de proteção ao atropelamento e de resgate de animais.

A Dra. Ana Carolina Ali Garcia, Procuradora-Geral do Estado de Mato Grosso do Sul, mencionou a necessidade de criação de vara da Justiça Federal em Jardim/MS, o que se encontra ainda pendente.

O professor Diógenes, da UEMS, antropólogo, trouxe a preocupação com os povos indígenas da região e também em relação às demandas de cidadania e direitos humanos desses povos tradicionais, além do desafio do mapeamento e da mobilidade desses povos, inclusive de etnias do Paraguai para o Brasil.

3) Conclusão e próximos passos

As atividades da Plataforma Interinstitucional Ambiental e Indígena relativas à Rota Bioceânica concentraram-se até o momento nos seguintes pontos e iniciativas:

a) Prevenção de atropelamento de animais nas rodovias:

- a.1) Acompanhamento do planejamento do DNIT a respeito da instalação de cercamentos e outras estruturas em pontos críticos da Rota, para que se evitem os atropelamentos, bem como seja previsto o atendimento veterinário aos animais atropelados;
- a.2) Distribuição de cartilhas do ICAS;
- a.3) Comunicação à UNIRILA a respeito da importância do debate sobre iniciativas de prevenção ao atropelamento de animais;
- b) Mapeamento de áreas de risco de acidentes com produtos perigosos;
- c) Desenvolvimento de governança da Rota Bioceânica:
 - c.1) Divulgação de pesquisa do IPEA “Redes de atores e o seu papel no desenvolvimento de corredores: diagnóstico e proposta de governança para o corredor rodoviário bioceânico Mato Grosso do Sul - portos do norte do Chile”;
- d) Instalação de vara federal em Jardim/MS:
 - d.1) Acompanhamento dos estudos de viabilidade de instalação de vara federal em Jardim/MS;
- e) Proteção dos povos indígenas ao longo da Rota Bioceânica:
 - e.1) Atenção às demandas de cidadania e direitos humanos de povos tradicionais;
 - e.2) Mapeamento da mobilidade desses povos, inclusive de etnias do Paraguai para o Brasil.

Com base nas principais discussões desenvolvidas e identificação de temas recorrentes nos encontros da Plataforma, o Dr. Fernando Nardon Nielsen sugeriu a continuidade dos trabalhos da Rota Bioceânica, em reuniões mensais, a partir de 5 eixos temáticos:

- 1) Ambiental;**
- 2) Saúde;**
- 3) Indígena;**
- 4) Regulamentação Aduaneira;**
- 5) Estrutural de Órgãos Públicos e Iniciativa Privada.**

Cada eixo poderá se subdividir em temas específicos, visando à participação de instituições e agentes diversos interessados em contribuir com a prevenção de conflitos relativos à Rota Bioceânica.

São Paulo, 8 de julho de 2024.

Gabinete da Conciliação