



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

MEMORIAL DE REUNIÃO

Às 14h30 (horário de Brasília) do dia 21 de março de 2025, por videoconferência, reuniram-se Fernando Nardon Nielsen (Juiz Federal da 3ª Região), Jaime Elias Verruck (Secretário do Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação – SEMADESC do Estado de Mato Grosso do Sul), Daniele (SEMADESC), Coronel Congro (SEMADESC), Antonio Henrique Lindemberg Baltazar (Receita Federal do Brasil), Ana Leticia dos Santos Queiroz Buzinhani (Receita Federal do Brasil), Pedro Silva Barros (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA), Giovana Omena (Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso do Sul – FAMASUL), Tamires (FAMASUL), Allan Magalhães Machado (Ministério do Transportes/Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário), Rosangela Finocketi Pinna (Ministério dos Transportes), Henrique Oliveira Mendes (Ministério dos Transportes), Paulo Lotufo (Professor Titular da Faculdade de Medicina da USP e pesquisador na área de epidemiologia), Ana Carolina Ali Garcia (Procuradoria Geral do Estado de Mato Grosso do Sul), Cristiane Viegas (Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/MS), Sergio Cardoso Melo (Conjur/MD), e os servidores do Gabinete de Conciliação do TRF3 Sérgio Luiz de Matteo (assessor), Elaine Aparecida Jorge Feniar Helito (chefe de gabinete) e Patrícia Saemi Nakamura, com intuito de tratar acerca de questões atinentes à Rota Bioceânica.

O Dr. Fernando Nielsen iniciou os trabalhos informando que se trata da primeira reunião sobre a Rota Bioceânica de 2025, e mencionou que no ano de 2024 foi finalizada a temática relativa à colisão com animais ao longo da Rota Bioceânica, tendo sido elaborado um relatório a partir das informações obtidas pela Plataforma, o qual foi encaminhado às autoridades, sem prejuízo da retomada das discussões a respeito, caso seja necessário.

A respeito da programação de reuniões da Plataforma Rota Bioceânica ao longo do ano de 2025, o Dr. Fernando Nielsen ressaltou que os encontros relacionam os 5 eixos temáticos dessa Plataforma: ambiental, saúde, indígena, regulamentação aduaneira e estrutura de órgãos públicos e da iniciativa privada. Dentro desses 5 eixos, foram programadas quatro reuniões para o ano de 2025, uma a cada trimestre, nos meses de março, junho, setembro e dezembro. Hoje o tema proposto se refere às dificuldades já enfrentadas, antevistas e iniciativas tomadas em relação à Rota Bioceânica. Trata-se de tema bem amplo e que pode tangenciar todos os eixos da Plataforma, mas, para hoje, adotou-se como prioridade a questão aduaneira, e para isso foi convidado o Dr. Antonio Henrique Lindemberg Baltazar, da Receita Federal do Brasil.

O Dr. Fernando Nielsen mencionou que recentemente foi realizado em Campo Grande/MS um simpósio internacional sobre a Rota Bioceânica, com a presença de diversos órgãos nacionais, subnacionais e estrangeiros, o qual foi muito produtivo. Pela organização do evento, o Dr. Fernando parabenizou o Estado de Mato Grosso do Sul, na pessoa do Dr. Jaime Verruck, e ressaltou a importância do desenvolvimento de um grande plano para a Rota Bioceânica, com o levantamento diagnóstico de todas as dificuldades e problemas que podem vir a ser enfrentados e proposição de soluções, havendo inclusive algumas dificuldades que já foram mencionadas no âmbito dessa Plataforma.

O Dr. Jaime Verruck fez um breve relato a respeito do seminário internacional realizado, destacando a participação de mais de 1.800 pessoas, e quase 70 países demonstraram interesse em participar. Informou que regularmente há reuniões do foro de governadores, e houve essa ampliação para a realização do seminário internacional, ressaltando-se a maturidade e os avanços em relação à governança na Rota Bioceânica, inclusive com um protocolo do foro de governadores. A próxima reunião será em novembro, tendo sido definida uma forma de conduzir essas reuniões, estabelecendo um nível de governança muito adequado. Além disso, foi estabelecido um foro de prefeitos de todos os municípios ao longo da Rota, possibilitando-se estar próximo aos problemas locais. No âmbito das comissões, estão disponíveis todas as atas, e foi disponibilizado também o sítio eletrônico oficial, com o logo oficial e nome consolidado como Corredor Bioceânico de Capricórnio. No seminário também houve a participação efetiva de órgãos de federais, propiciando discussões aprofundadas sobre

vários temas, inclusive a respeito de questões alfandegárias, em painel coordenado pelo Dr. Lindemberg, presente nesta reunião. Mantém-se também a consultoria do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e há trabalhos e encontros bilaterais entre os países da Rota. Especificamente sobre as questões alfandegárias, houve reuniões com setores públicos e privados.

O Dr. Jaime Verruck trouxe também um panorama em relação à infraestrutura e obras ao longo da Rota e ressaltou a importância da questão alfandegária, a ser tratada pelo Dr. Lindemberg.

Antes de passar a palavra para o Dr. Lindemberg, o Dr. Fernando Nielsen fez um breve resumo sobre os diversos desafios atinentes à questão alfandegária ao longo do corredor bioceânico, e pontuou que o tempo que será encurtado pela obra depende muito da agilidade na aduana, pois todo o tempo ganho poderá ser perdido caso as mercadorias sejam retidas na alfândega. Assim, solicitou que o Dr. Lindemberg tratasse das dificuldades relativas à aduana no corredor bioceânico e das ideias para a superação desses desafios.

Passada a palavra ao Dr. Antonio Henrique Lindemberg Baltazar, o participante esclareceu que a primeira questão sobre os desafios do projeto se relaciona ao fato de que o projeto é bastante grande e a previsão de crescimento econômico de Mato Grosso do Sul é muito relevante, o maior crescimento do país, com indústrias muito importantes, de celulose e de proteína animal, se instalando no Estado. A questão aduaneira é mais uma camada neste processo. Há a questão da infraestrutura que permita a logística de escoamento de mercadorias (asfalto, pontes, etc.), mas existe outra camada, extremamente importante e muito desafiadora, que é a camada aduaneira. A aduana tem como finalidade agilizar o comércio internacional, com segurança, mas, se não for tratada de maneira prévia, com muita articulação, poderão ser encontradas dificuldades no futuro. O que está por trás de tudo é uma questão de soberania nacional, e essa soberania deve ser muito dialogada, para que haja concessões e compromissos mútuos, e o fluxo internacional seja livre, eficiente, controlado e seguro.

O Dr. Lindemberg prosseguiu pontuando três desafios e três oportunidades a respeito da questão aduaneira no corredor bioceânico. Iniciando com os desafios, em primeiro lugar, tratou da necessidade de harmonização normativa, para que haja

redução de tempo. Mas isso depende de segurança jurídica e previsibilidade normativa de todos os *players* que utilizarão a rota.

Outro ponto é a infraestrutura aduaneira, que abrange pessoas, tecnologia, e pontos físicos onde estarão essas pessoas. Todos os países envolvidos possuem uma dificuldade muito grande com o provimento de pessoas nas áreas fronteiriças. Isso é uma dificuldade também no Brasil, mas maior no Paraguai e na Argentina. Atualmente há apenas um servidor da Receita Federal em Porto Murtinho/MS, por exemplo. E, além disso, faz-se necessária a presença de servidores da Anvisa, do MAPA e da Polícia Federal, para que seja exercido o controle migratório, fitossanitário e alfandegário.

Um terceiro ponto é a integração tecnológica entre os países. Os países têm maturidades tecnológicas distintas. No Brasil todas as declarações de importações e exportação são eletrônicas, mas outros países ainda carecem da instrumentalização tecnológica e de conectividade para transmissão atual e imediata das declarações de importação e exportação. Esse é um ponto importante, pois são trocas de informação entre países que permitam a confiança, o que parece ser o mais fundamental. A rota só funcionará sem obstáculos se os países confiarem uns nos outros, e para que haja essa confiança a troca de informações e a integração tecnológica são os alicerces.

Passando para os três pontos de oportunidade, o primeiro são as Áreas de Controle Integrado (ACIs). ACI, de modo simplificado, corresponde a uma estrutura que permite a facilitação e maior velocidade da tramitação de documentos na importação e exportação de mercadorias. No caso brasileiro, seria entre Porto Murtinho/MS e Carmelo Peralta, no Paraguai. Essa é uma discussão importante a ser trazida, em relação à definição da ACI entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, e não só a definição da área, mas sim de onde será a cabeceira dessa área de controle integrado.

O segundo ponto, que é muito relevante também no ambiente das instituições públicas, é o trânsito aduaneiro facilitado. Talvez esse seja o principal desafio e a principal oportunidade ao mesmo tempo. Em termos simples, o trânsito aduaneiro facilitado corresponde à movimentação da mercadoria lacrada, do país de origem até o país de destino, sem nenhum controle alfandegário nesse trânsito intermediário, sendo deslacrada só no destino. Isso é imprescindível para que se tenha redução de tempo nesse deslocamento da mercadoria, e para tanto o Brasil precisa ser signatário da Convenção TIR. O Brasil não é signatário no momento, mas o Paraguai

atualmente também não é. Apenas Chile e Argentina são. E a Convenção TIR é fundamental e imprescindível para o escoamento das mercadorias. Isso representaria a confiança compartilhada entre os quatro países em seus controles alfandegários. Isso permite que uma mercadoria que saia do Porto de Santos lacrada venha a ser deslacrada somente no Chile, com todos os países confiando que não houve abertura da mercadoria nem incorporação de novas mercadorias, e que todos os controles alfandegários foram realizados de maneira correta. E por que isso é imprescindível? Por causa dos dias que podem ser perdidos na alfândega de cada país, acabando com o benefício da rota em termos de ganhos de custo, logística e tempo.

O Brasil está avançando, espera-se que em muito pouco tempo o Congresso Nacional delibere a respeito da Convenção TIR. Também se espera que o Paraguai seja signatário dessa convenção.

E o terceiro ponto, que sai do âmbito das instituições públicas e entra no ambiente das instituições privadas, é a questão do Operador Econômico Autorizado (OEA), que se trata de uma certificação na qual as instituições públicas reconhecem e confiam no operador privado, e isso confere benefícios inúmeros ao operador, como, por exemplo, em regra, um OEA não vai parar em nenhum tipo de canal de fiscalização da Receita Federal, passando pelo canal verde. A iniciativa privada tem que ficar muito atenta. Os *players* da rota bioceânica têm que começar a se preparar para a certificação do OEA, para que eles possam então ter toda a velocidade, todos os benefícios que um operador confiável tem com todas as instituições públicas.

O Dr. Fernando Nielsen retomou os pontos tratados pelo Dr. Lindemberg, ressaltando a importância da infraestrutura e da lotação de servidores, algo já debatido anteriormente em reuniões da Plataforma Rota Bioceânica, e também mencionou a vastidão de temas relacionados à Rota e seus desdobramentos.

A seguir, o Dr. Paulo Lotufo afirmou que, em Porto Murtinho, haverá uma passagem de carga e de animais, a qual estará sujeita a todas as prescrições da Anvisa e do MAPA, havendo essa obrigação legal de atuação nos portos e aeroportos, juntamente com a Receita Federal. A respeito, o participante consignou que sua preocupação estaria um pouco além das questões regulamentares, pensando no espaço de deslocamento do corredor, saindo da Mata Atlântica até chegar no Deserto do Atacama, passando por sete biomas, havendo uma variedade muito grande de vetores

e patógenos, tanto para a saúde humana quanto para a saúde animal. Propõe, portanto, um centro internacional de monitoramento ambiental e de saúde. Seria a ideia de ter postos, um deles em Porto Murtinho, com instalações para verificar o fluxo de insetos nos dois sentidos. Há tecnologia e conhecimento para isso, permitindo saber, portanto, se há alguma mudança na migração de insetos. Ao mesmo tempo outros voadores precisam ser monitorados, aves e morcegos, que levam doenças e precisam ser identificados. Há também toda a microbiologia do solo e das águas, visando detectar alterações. Também podem fazer, por amostragem, sem efeito legal obrigatório, a verificação de pessoas e animais, e se existe algum agente patógeno que possa ser verificado, ainda que sem sintomas, mas que esteja circulando. O importante para esse projeto é a perenidade, que seja longitudinal, para que se verifique ao longo do tempo se há ou não alteração, e isso precisa ser conjunto (insetos, solo, água, indivíduos, animais). A Secretaria de Estado de Mato Grosso do Sul está totalmente empenhada nisso, e a Prefeitura de Porto Murtinho também. A ideia é que a Secretaria de Estado promova o projeto juntamente com as Universidades Estadual e Federal de Mato Grosso do Sul, e também a Universidade de São Paulo. É algo inovador e muito relevante.

O Dr. Allan Magalhães Machado, do Ministério dos Transportes, representando a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, consignou que o Ministério dos Transportes, até pela experiência e competência legal no tocante à gestão das pontes na fronteira do Brasil com outros países da América do Sul, está com projetos em desenvolvimento para aprimoramento dos Centros Unificados de Fronteira. Essa integração e relação com os países facilitou bastante o desembaraço alfandegário. O Ministério dos Transportes atua nesse projeto inclusive em conjunto com a Receita Federal, Anvisa, MAPA, etc., e conseguiram relevante ganho de eficiência. Esse projeto está sendo aprimorado e há um leilão de concessão, previsto para esse ano, de uma ponte na divisa com a Argentina. É um projeto que querem expandir para outras localidades e Porto Murtinho é um desses pontos. Atualmente há um Centro Unificado de Fronteira em São Borja/RS, na fronteira com a Argentina, um dos pontos com maior movimentação de carga terrestre no Brasil. Funcionou como projeto piloto e estão aprimorando, e irão replicar para outros pontos de fronteira. Todo o processo é mediado pelo Ministério de Relações Exteriores. Busca-se a superação das dificuldades relativas às diferenças jurídicas e regulatórias de cada país, para que se atinja a finalidade comum,

que é o trânsito da carga no Mercosul e dentro de toda a América do Sul com a maior velocidade e eficiência possível, atingindo os pontos de consumo ou de exportação, conforme os interesses de cada operador logístico. A ideia é o trabalho conjunto das agências binacionais, por exemplo, a Receita Federal do Brasil e seu equivalente argentino trabalhando simultaneamente no mesmo local, conferindo celeridade ao processo.

O Dr. Allan Magalhães Machado se colocou à disposição, assim como a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, para que possa apresentar a iniciativa em maiores detalhes e auxiliar nos trabalhos da Rota Bioceânica.

Os representantes da SEMADESC irão levar a conhecimento do Dr. Jaime Verruck esse projeto exposto pelo Dr. Allan.

A Dra. Daniele, da SEMADESC, mencionou que, no âmbito do plano maestro desenvolvido juntamente com o Banco Mundial e os quatro países da Rota, foram contratadas três consultorias, e uma delas, a Procomex, sediada em São Paulo, está finalizando um estudo a respeito dos entraves nos processos alfandegários atuais, para que se busquem possíveis soluções em níveis estadual e federal.

O Dr. Pedro Barros, do IPEA, encaminhou estudos e publicações sobre a rede de atores dos corredores bioceânicos, e mencionou que no dia 22 de abril haverá a visita do Presidente do Chile, Gabriel Boric, ao Brasil, ocasião na qual será lançado um estudo sobre as relações bilaterais entre Brasil e Chile, havendo uma seção sobre o corredor bioceânico.

A Dra. Tamires, da FAMASUL, disse que a Federação vê com muitos bons olhos a rota bioceânica e mencionou que a FAMASUL participa das discussões no Comitê Estadual, levando a visão do setor produtivo para o Comitê, agradecendo a oportunidade de participação na Plataforma.

O Dr. Fernando Nielsen encerrou o encontro agradecendo a participação de todos os presentes.

A próxima reunião ocorrerá no dia 27/06/2025, às 13h30 (horário de Mato Grosso do Sul) ou 14h30 (horário de Brasília), e tratará da interação entre os entes subnacionais e a paradiplomacia, envolvendo os eixos temáticos de meio ambiente e de infraestrutura dos órgãos públicos e da iniciativa privada.

Nada mais a constar, eu, Patrícia Saemi Nakamura, RF 3787, redigi o termo.