



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

## MEMORIAL DE REUNIÃO

Às 10h30 do dia 25/11/2024, por videoconferência, reuniram-se a Desembargadora Federal Giselle de Amaro e França (Gabinete da Conciliação), a Desembargadora Federal Audrey Gasparini, o Ministro das Relações Exteriores, João Carlos Parkinson de Castro, o Juiz Federal Fernando Nardon Nielsen, o Superintendente-Adjunto da 1ª Região Fiscal, Erivelto Moyses Torrico Alencar, Leandro Pereira de Oliveira, titular da Divisão Aduaneira da 1ª Região Fiscal, José Ricardo Moreira e Juliana Moreira Senna Guimaraes, Auditores-fiscais Delegados da Alfândega de Ponta Porã (MS), Ana Leticia dos Santos Queiroz Buzinhani, Assistente de gabinete da Superintendência da 1ª Região Fiscal, Álvaro Simões da Conceição Neto, Diretor do Departamento de Outorgas Ferroviárias, Rogério Lezino Costa Leite, do Ministério de Transportes, Euro Nunes Varanis Jr., representando o DNIT, Dra. Senise Freire Chacha, Coordenadora Jurídica da Procuradoria-Geral do Estado, Lúcio Lagemann, representando a SEMADESC, Álvaro Simões da Conceição Neto, da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, Cristiane Viegas, advogada integrante da Comissão da Rota Bioceânica da OAB/MS, e **Barbara Barros Leite Ribeiro**.

Presentes também os servidores do Gabinete da Conciliação, Elaine Feniar Jorge, Sérgio Luiz de Matteo e Jéssica Hiesl de Oliveira.

Inicialmente, a Desembargadora Federal Giselle França saudou a todos, especialmente o Ministro das Relações Exteriores, João Carlos Parkinson de Castro, cuja presença demonstra o comprometimento do Governo Federal com a Rota Bioceânica.

Em seguida, passou a palavra ao Juiz Federal Fernando Nardon Nielsen, que está à frente da plataforma ambiental e conduziu a reunião.

Dr. Fernando saudou a todos e fez um breve apanhado do objetivo da plataforma, que decorreu da plataforma que trata da questão das queimadas no Pantanal, também do Tribunal Regional Federal da 3ª Região. Explicou que, com a experiência obtida, e a interlocução entre diversos órgãos, cujo trabalho repercute positivamente nas questões, em 2023, foi incluída na plataforma a temática da Rota Bioceânica, dividida em cinco eixos principais.

Relatou que a plataforma está tratando da temática há um ano e meio, que foi dividida em ambiental, saúde, indígena, regulação aduaneira e estrutura dos órgãos públicos e estrutura privada.

Destacou que nesta reunião serão tratados dois eixos, o primeiro a respeito da regulação aduaneira e estrutura de órgãos públicos, e o segundo, com relação à iniciativa privada ao longo da Rota Bioceânica, sendo um dos objetos verificar quais os ganhos promovidos pela simplificação e se há alguma padronização de procedimento que já está sendo pensada para a rota. Ressaltou que são temas que serão

desenvolvidos com a conclusão e a implantação da rota, mas que, por ora, servem como norte de observação.

Dr. Fernando acrescentou que também devemos trabalhar com questões envolvendo os produtos de espécies mais sensíveis, como os gêneros alimentícios *in natura*. Também indagou aos presentes a respeito da situação da estrutura física ao longo da rota, considerando que o projeto já está avançado e precisaremos trabalhar a estrutura dos órgãos.

Devolveu a palavra à Desembargadora Federal Giselle França, que por sua vez, passou a palavra ao Ministro.

O Ministro João Carlos Parkinson pontuou como uma primeira recomendação que as reuniões sejam realizadas com mais frequência para que seja possível atualizar a plataforma.

Em seguida, explicou que o processo de construção do corredor é bastante dinâmico e que várias instâncias têm se reunido para discussões. Informou que na semana passada houve a 11ª reunião em Assunção (Paraguai) para tratar do tema, com importantes avanços registrados nessa ocasião. Reiterou a necessidade de um contato mais frequente com a plataforma.

Tratou, primeiramente, dos órgãos institucionais e da iniciativa privada. Explicou que o corredor rodoviário bioceânico se distingue em vários aspectos, sendo o único projeto da América do Sul que dispõe de duas declarações presidenciais e de uma rede universitária. Informou aos presentes que, na última reunião, em razão de sua sugestão, foi criada uma mesa de segurança, sendo o único projeto de estrutura dessa temática.

Nessa mesma linha de singularização, apontou como fundamental, e que deve servir de norte para atuações futuras dos governos federal, estadual e municipal, a consulta aos órgãos locais antes de implantar a infraestrutura.

Pontuou como a segunda singularidade da rota bioceânica a presença de dois *tracks*, o primeiro federal, com aduana e agência, e o segundo *track*, enquanto instituição de uma instância, decorrente de uma primeira reunião entre os entes subnacionais.

Propôs que seja proporcionado o diálogo, como mecanismo de interação entre os dois *tracks*, o governamental e o territorial. Sugeriu que para cada reunião dos corredores nacionais fosse feito um breve relato da evolução dos trabalhos ao ente subnacional que a presidiu, das dificuldades enfrentadas e das iniciativas tomadas, de modo que os entes governamentais se inteirem das iniciativas.

Como exemplo concreto, citou a solicitação de apoio ao BID para o financiamento de um estudo de integração aduaneira no corredor. O estudo está sendo realizado e foi feito o primeiro acesso com apresentações do Procomex e do BID, uma vez que questões aduaneiras são tratadas a nível governamental, principalmente quando se trata de um corredor que envolve quatro países.

Asseverou que o corredor se encontra bem em termos de estrutura privada e de órgãos institucionais, uma vez que é formado pela integração de nós logísticos e polos de desenvolvimento econômico de caráter territorial e não nacional. Ressaltou que a ligação de Dourados com Loma Plata (Paraguai) e Calama (Chile) é que dará uma articulação para o corredor, mas a vida do corredor será gerada pelo empresariado local, de modo que a criação de uma nova logística e a abertura de novos acessos ao continente americano é o que efetivamente dinamizará o corredor. Destacou que

Chaco será um território extremamente integrado ao MS, o que melhorará a oferta hortifrutigranjeira, por exemplo, com a exportação de milho e frutas.

Afirmou que estamos em estágio avançado de negociação, pois foi assinado na semana passada o memorial de entendimento em Buenos Aires, para possível fornecimento de gás natural de campo de Vaca Muerta, através de concessão gasoduto ao longo do corredor bioceânico. Sendo assim, o corredor não pode ser visto apenas como um meio de transporte de carga, uma vez que também promoverá a questão energética, além do fomento do turismo.

Salientou que a interação forte entre as autoridades locais do Paraguai e do Mato Grosso do Sul são mais frequentes, mas que se começou a vislumbrar algo inusitado, que é a interação entre subnacionais, uma relação denominada de paradiplomacia, mais direta, frequente e fluida. Tudo isso no que diz respeito a órgãos e estruturas privadas.

No tocante à regulação aduaneira, o Ministro pontuou que nós avançamos muito no que diz respeito ao que denominou de *hardware* do corredor, que trata da infraestrutura, sendo agora necessário o avanço no desenvolvimento do *software*, correspondente a integração logística do corredor, cuja dificuldade é mesclar, integrar aduanas e logísticas de carga, em diversas modalidades. Ressaltou que a integração aduaneira se faz através de implantação de Áreas de Controle Integrados (ACI), que promove um controle mais harmonizado e coordenado entre os distintos órgãos de controle fronteiriço.

Observou que a integração também deve ocorrer na logística, para que o caminhão não volte vazio, por exemplo, uma vez que a carga deverá ser levada a uma área de concentração, e em seguida será transportada por um transportador de nacionalidade diversa, com a possibilidade de recolher outra carga local e retornar ao MS, procedimento denominado de integração logística colaborativa, ao contrário da competitiva, cujo fator de aproveitamento hoje é de 50, 60%. Pontuou que tudo isso deveria ser flexibilizado por intermédio de protocolos bilaterais, permitindo-se que empresas de transporte brasileiras e paraguaias compartilhem cargas em áreas de concentração a serem criadas.

O Ministro trouxe como último elemento a integração produtiva, considerando que o Brasil é um grande exportador e importador, mas ainda é atrasado quanto à integração produtiva.

Mencionou que avançamos no que diz respeito a implementação da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR), negociada em 1947, aceita em quase toda Europa, aderida recentemente pelo Brasil, cujo projeto está na Câmara para a apreciação do Congresso, o que facilitará a carga em trânsito, situação até então desconhecida pelo Brasil.

Ressaltou que tivemos importantes resultados, pois o corredor transformará não apenas a logística nacional, mas valorizará e colocará em foco a fronteira terrestre.

Por fim, o Ministro João Carlos Parkinson finalizou a sua fala e colocou-se à disposição para perguntas.

Dr. Fernando parabenizou a exposição do Ministro e abriu às perguntas dos participantes, considerando também a primeira participação da Receita Federal da 1ª Região na plataforma.

Erivelto, Superintendente-Adjunto da Receita Federal da 1ª Região Fiscal, saudou a todos e explicou resumidamente o que tem feito e qual o foco do trabalho da Receita na Rota Bioceânica.

Primeiramente, pontuou que a receita se divide em 10 regiões fiscais, sendo a sua função a de cuidar da parte aduaneira da 1ª Região Fiscal, que compreende quatro estados e o Distrito Federal, sendo a segunda maior região da Receita Federal.

Contou que a aduana se divide em três áreas, gestão de risco, aduaneira e de repressão. Na gestão de risco, a Receita trabalha para que as empresas envolvidas no comércio exterior consigam atender as exigências da Receita Federal. A parte aduaneira cuida do comércio internacional, ou seja, o processamento das mercadorias na importação e exportação. E a parte de repressão, responsável por cuidar dos ilícitos transfronteiriços, como o contrabando, o descaminho, e por ventura, o tráfico de drogas.

Relatou que a Receita Federal já tem trabalhado na rota. É um órgão muito presente, que lida com a construção da ponte e disponibiliza servidores que se deslocam frequentemente para cuidarem da entrada e saída de mercadorias do território nacional. Portanto, trabalham de duas formas na instituição, de forma remota, e presencialmente, cujos servidores fazem o trabalho de inspeção física.

Explicou que há uma unidade que jurisdiciona a cidade de Porto Murtinho, que é a alfândega de Ponta Porã. Há uma agência física em Porto Murtinho e futuramente poderá se tornar uma inspetoria, uma unidade autônoma.

Destacou que há todo um movimento de mercadorias regulares, mas também irregulares para o qual a Receita Federal conta com a equipe de repressão de ilícitos fronteiriços. Serão fornecidas estruturas, com a pretensão de instalação de servidores, investimento de tecnologia e equipe de retaguarda.

A primeira região representa apenas 10% das apreensões do BR, enquanto a 9ª região, composta pelo PR e SC, apreende o triplo, o que se explica pela questão territorial, por exemplo o fluxo de mercadorias de Foz do Iguaçu, e também por falta de estrutura e pessoal.

Com relação à retaguarda, informou que a Receita Federal iniciou um planejamento de uma construção de um centro aduaneiro em Dourados, para reprimir diversos crimes e atender as necessidades da região, uma vez que Dourados é um corredor para a entrada de mercadorias irregulares.

Destacou, também, que a área de controle integrado tem sido aperfeiçoada no âmbito do Mercosul, que depende das ações das instituições envolvidas para que seja simultâneo e para evitar o retrabalho dos operadores do comércio exterior.

Por fim, agradeceu a oportunidade e colocou-se à disposição para o esclarecimento de dúvidas.

Dr. Fernando ressaltou que quer explorar questões mais práticas, com relação às dificuldades enfrentadas e as que já são antevistas.

O Ministro João Carlos acrescentou que uma das dificuldades existentes é que se está implantando um corredor que contempla a possibilidade de movimentação de grande volume de carga em uma área em que a estrutura aduaneira ainda está sendo implantada. Trouxe como exemplos concretos a qualidade da internet, cortes de luz do lado paraguaio, insuficiência de recursos humanos, que requer a presença de

funcionários qualificados que residam no local. Pontuou, também, a falta de residência e médicos na cidade de Porto Murtinho para atender os funcionários.

Advertiu a todos para se evitar o equívoco de se instalar uma área de controle integrada urbana, bem como que, ao se construir a alça de acesso à ponte, deve ser englobada uma Área de Controle Integrado (ACI).

Ressaltou que uma Área de Controle integrado também precisa contemplar melhorias a partir de experiências, de Foz do Iguaçu, como por exemplo, a existência de um canal verde para a movimentação de carga que tenham benefícios de OEA, o que dispensa a o beneficiado de ingressar em uma fila comum para a fiscalização mais rigorosa. São pequenos ajustes em termos de procedimento aduaneiro que poderiam facilitar o trânsito das mercadorias e assegurar a eficiência.

Uma outra preocupação que se busca alertar é a possibilidade de os prefeitos enviarem, através de CIPS, mensagens ao Banco do Brasil, para solicitar a abertura de uma sessão de câmbio no Banco, o que não existe em Porto Murtinho. São detalhes que precisam ser ajustados ao serem aplicados a uma realidade completamente distinta, uma vez que a cidade de Porto Murtinho passou da dedicação à pesca sazonal para uma porta de entrada ao corredor transcontinental. É uma mudança radical que obriga o município a avançar. Para tanto, faz-se necessária, também, a aprovação de um plano diretor para que sejam instaladas fábricas ou armazéns no município.

Dr. Fernando agradeceu a explanação do Ministro e acrescentou que esteve em Porto Murtinho para realizar o trabalho da JEF Itinerante, ocasião em que presenciou a dificuldade decorrente da falta de estrutura da cidade.

Passada a palavra a Lúcio, Secretário de Jaime Verruck, que relatou que o Governo do Estado participa de um grupo, por intermédio do qual estão sendo realizados uma série de estudos que serão apresentados pelo BID. Para tanto, estão se programando para que no 6º fórum, que se realizará em fevereiro, seja apresentada uma prévia dos pontos a serem melhorados, como a instituição de uma governança intraregional, bem como com relação à infraestrutura, como tecnologia, acessibilidade, questões intraregionais de comércio aduaneiro, o que será realizado por intermédio da Consultoria Procomex. Ressaltou que foi percebido pelos envolvidos que o fortalecimento será intenso nos primeiros momentos até que a rota se consolide como grande corredor de exportação. Por fim, convidou a todos a participarem do fórum em fevereiro.

Em seguida, Euro Varanis, em nome do DNIT, aproveitou para esclarecer que desde 2018 a equipe vem fazendo reuniões com todos os entes envolvidos para apresentar um anteprojeto mais perto das reais necessidades, conforme sugestões dos entes participantes. As reuniões foram feitas no Estado e talvez por uma falha de comunicação não chegou a informação às instâncias superiores.

Relatou que o DNIT junto à Diretoria Geral e o Ministério dos Transportes providenciaram uma circular para perguntar aos entes as necessidades de cada espaço. Com relação à infraestrutura de rodovia, o DNIT está reestruturando a BR267, com a instalação de terceiras faixas. Portanto, acredita que, dentro da ótica de construção, tudo tem sido feito de maneira temporal.

Dr. Fernando acrescentou que o Estado do MS tem as cidades muito afastadas uma das outras, o que dificulta a situação, mas que acredita que o obstáculo possa ser superado.

Em seguida, o Ministro relatou que as iniciativas do DNIT partiram de uma reunião que convocou em Brasília para verificar se, de fato, os projetos encaminhados pelo DNIT aos

diversos órgãos tinham chegado em boas mãos. Nessa ocasião, a Polícia Federal mencionou a necessidade de se dispor de uma prisão no local, considerando o contrabando e o tráfico de drogas, que são delitos federais. Um outro aspecto mencionado nessa ocasião foi o mapa solicitando uma área para a fumigação.

O Ministro reiterou a importância de serem contempladas essas necessidades práticas. Citou como exemplo a importância de se ter um canil na área de controle integrado.

Citou que o projeto, uma vez aprovado pelos órgãos brasileiros, também será levado às autoridades paraguaias, que terão que ser envolvidas e ouvidas, com eventuais ajustes para também atendê-las. Por fim, colocou-se à disposição para as próximas reuniões.

A Desembargadora Federal Giselle França agradeceu novamente a presença do Ministro e exaltou a riqueza das informações trazidas.

Dr. Fernando indagou aos presentes se a Área de Controle Integrado (ACI) que foi pontuada nesta reunião já existe no Brasil ou se será a primeira experiência a partir da rota.

Erivelto respondeu que temos várias áreas de controle integrado no Brasil como um todo, como exemplo a área em Corumbá, em que há o controle no mesmo local, tanto da Receita Federal como da aduana boliviana, em que as mercadorias são processadas em um recinto específico denominado de porto seco. Há também um controle integrado de cargas, trânsito vicinal e de pessoas na fronteira do Brasil com a Bolívia. Destacou que embora a 1ª Região esteja bem aperfeiçoada, é preciso melhorias, a fim de que os órgãos consigam aproveitar o trabalho feito pelo outro. Destacou que essa situação que poderá ser replicada em Porto Murtinho, a fim de que o controle seja feito simultaneamente.

Dr. Fernando questionou se há algum outro ponto relevante a trazer para a reunião.

Dra. Cristiane Viegas, que faz parte da Comissão da Rota Bioceânica da OAB do MS, questionou Erivelto sobre a possibilidade do compartilhamento de dados da Receita Federal com outros órgãos de segurança pública, como a polícia federal, a fim de evitar ilícitos.

Erivelto respondeu que já há uma integração de dados que possam ser repassados, com exceção dos dados sensíveis, que são os dados protegidos por sigilo fiscal e não podem ser compartilhados em situações que não as previsões legais. Pontuou que a Receita está finalizando uma parceria com o DETRAN e tem evoluído nesse sentido.

Dra. Cristiane contou que faz um pós-doutorado em lacunas da Rota Bioceânica e solução de projetos, o qual foi apresentado em diversos órgãos. Explicou que trata de um projeto de sistema de fiscalização eletrônica integrada entre os órgãos da segurança pública, de modo que seria interessante se pudesse conversar com a Receita Federal, a fim de implantá-lo na Rota Bioceânica. Em seguida, pediu a permissão para apresentá-lo na próxima reunião, como uma possibilidade de solução às questões colocadas.

Erivelto colocou-se à disposição para tratar do assunto com Cristiane.

Dr. Fernando observou que a tratativa preliminar entre os órgãos é o melhor caminho neste momento, sem prejuízo de futura apresentação na plataforma, a partir da evolução e todos os órgãos assentidos.

Dr. Fernando mencionou a caravana que existe para tentar entender as dificuldades da rota, sendo que a última realizada tratou sobre a carga viva e questionou aos presentes se há um plano ou um padrão temporal para as cargas de difícil liberação.

Erivelto explicou que a Receita tem que priorizar as cargas vivas e perecíveis. Explicou que há três canais, o verde, que prevê a liberação de imediato, em até 2 horas, o amarelo, em 72 horas, e o vermelho, em 120 horas, sendo que o índice de eficiência do cumprimento está em 90% para liberação das mercadorias. Foram diminuídas as reclamações com relação ao assunto e estão a caminho da Declaração Única de Importação (DUIMP), a fim de que até o final do ano que vem esteja 100% implementada no país para melhorar as questões de fluidez dos canais.

Dr. Fernando lembrou a questão da exportação que foi muito falada nesta reunião, mas tem ciência de que ocorrerá o sentido inverso e perguntou como a Receita tem se preparado para a importação desse tipo de mercadoria, que normalmente serão produtos eletrônicos.

Erivelto respondeu que a Receita Federal terá que evoluir e tem uma preocupação maior naturalmente pelo que entra do que pelo que sai, uma vez que a legislação é mais permissiva com relação à exportação brasileira. Relatou que a Receita planeja deslocar um número razoável de servidores para atender todo comércio exterior. Citou, também, uma possibilidade de se realizar a inspeção física da mercadoria remotamente. Acrescentou, por fim, que a maior dificuldade que temos atualmente é a de fixação de efetivo em fronteira.

Leandro Pereira de Oliveira, Auditor Fiscal da Receita Federal, chefe da Divisão Aduaneira da 1ª Região Fiscal, esclareceu que, com relação a exportação de carnes que teve problema foi uma surpresa para a Receita Federal, uma vez que não é um recinto autorizado para fazer exportação em Porto Murinho, mas como foi um evento teste, teria que ter sido combinado com a Receita Federal, o que não foi feito. A mercadoria ainda apresentou um problema do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento com relação ao mapa, pois havia a necessidade de uma anuência. Em suma, foi um problema decorrente de uma falta de planejamento e de diálogo com a receita. Prevê um procedimento bem mais célere para a Rota Bioceânica.

Dr. Fernando ressaltou que conseguimos avançar bastante nos eixos objetos desta reunião. Colocou-se à disposição, como representante da plataforma do TRF3, para que seja possibilitada a intersecção entre os diversos órgãos da melhor forma possível, a fim de que seja evitada a judicialização e que todo o planejamento consiga se efetivar em 2026.

Por fim, encerrou a reunião e agradeceu a presença, o interesse e a disposição de todos em compartilhar o conhecimento.

Nada mais, para constar é lavrado este termo, o qual, eu, Jéssica Hiesl de Oliveira, RF 4092, o redigi.