

---

REUNIÃO DE GRUPO FOCAL PARA O  
PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2050

# SOCIOBIODIVERSIDADE

---

## Relatório da Sociedade Civil



04 de junho de 2025  
Brasília/DF



Instituto  
Socioambiental



Observatório das  
Economias da  
Sociobiodiversidade



# APRESENTAÇÃO

---

Apresentamos o relatório independente da **reunião de grupo focal sobre Sociobiodiversidade** no âmbito do **Plano Nacional de Logística (PNL) 2050**, ocorrida em 4 de junho de 2025, no Auditório da Controladoria Geral da União, em Brasília/DF. Este documento foi elaborado pela equipe técnica da empresa DeVallor e revisada pelo Instituto Socioambiental (ISA), Observatório das Economias da Sociobiodiversidade (ÓSociobio) e GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra).

A reunião de grupo focal foi realizada pela **Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes**, responsável pela elaboração do Plano Nacional de Logística 2050, em processo de elaboração no ano de 2025, instrumento do Planejamento Integrado de Transportes instituído pelo Decreto nº 12.022/2024.

Também foi co-realizada pela **Secretaria de Integridade Pública e Secretaria Federal de Controle Interno da Controladoria Geral da União (CGU)**, no âmbito do **Compromisso 1 - Instrumentos para aprimorar transparência e participação social nas políticas públicas de infraestrutura, do 6º Plano de Ação em Governo Aberto**, e por organizações da sociedade civil, como o **Instituto Socioambiental (ISA)** e organizações associadas às redes **ÓSociobio** e **GT Infra**.

A reunião teve como objetivo principal discutir **desafios e oportunidades para a logística das cadeias produtivas da sociobiodiversidade e para a mobilidade e abastecimento de povos e comunidades tradicionais** no contexto de planejamento logístico nacional. A programação incluiu três mesas de debate sobre "Cadeias Produtivas da Sociobiodiversidade", "Mobilidade e Abastecimento dos Povos e Comunidades Tradicionais" e "Políticas Públicas para a Sociobiodiversidade", além de apresentações sobre a metodologia do Plano Nacional de Logística 2050, bem como oficina sobre as necessidades de transporte para a sociobiodiversidade.

# PROGRAMAÇÃO

## REUNIÃO DE GRUPO FOCAL PARA O PNL 2050:

### SOCIOBIODIVERSIDADE

**Data:** 04/06

**Local:** SAUS Q. 5, Ed. Multibrasil  
Bloco A - Asa Sul.

Horário	Programação
8h - 8:30h	Recepção
8:30h - 9:10h	Mesa de Abertura
9:15h - 9:30h	Apresentação do Ministério dos Transportes: "Produção e rotas de transporte"
9:30h - 10:30h	MESA 1: "Cadeias produtivas da sociobioeconomia"
10:45 - 11h	Coffee-Break
11h - 11:15h	Apresentação do Ministério dos Transportes: "Indicadores e corredores de integração territorial"
11:15h - 12:15h	MESA 2: "Mobilidade e abastecimento dos povos e comunidades tradicionais"
12:30h - 13:45h	Almoço
13:45h - 15h	MESA 3: "Políticas públicas para a sociobiodiversidade"
15h - 17:40h	Oficinas Temáticas: "Necessidades de transporte da sociobiodiversidade"
17:40h - 18h	Conclusões e encerramento



# MESA DE ABERTURA

**FLÁVIA SCHIMITZ**

**Diretora de Transparência e Governo Aberto da Controladoria Geral da União**

Ressaltou o compromisso com o governo aberto, destacando que isso vai além de uma política, sendo uma cultura de governança centrada no cidadão. Reforçou a importância da transparência, participação e integridade, especialmente em ouvir vozes historicamente silenciadas. O evento integra o **Compromisso 1 do 6º Plano de Ação Nacional de Governo Aberto — “Transparência e Participação em Obras e Infraestrutura”** — que foi o mais votado pela sociedade civil e está representando o Brasil no Desafio Global de Governo Aberto.

Ela também destacou que o Brasil assumirá, de outubro de 2025 a outubro de 2026, a copresidência da Parceria para Governo Aberto (OGP). Finalizou incentivando a institucionalização de práticas participativas e desejando um evento produtivo.

**GABRIELA AVELINO**

**Subsecretária de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes**

Agradeceu aos parceiros envolvidos na realização do evento. Contextualizou o **Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050)** como parte do **Planejamento Integrado de Transportes (PIT)**, instituído pelo Decreto nº 12.022/2024, que visa estruturar o planejamento de infraestrutura de transportes no longo prazo.

**Gabriela (SFPLAN/MT)** explicou que o PIT possui uma governança composta por dois comitês (estratégico e técnico), integrando não apenas os ministérios finalísticos (Transportes, Portos e Aeroportos), mas também a Casa Civil e o Ministério do Planejamento, o que garante um olhar mais sistêmico e coordenado.

Ela destacou o Plano Estratégico do PIT – define objetivos, funções e conteúdos esperados; o Plano de Transparência e Participação Social – garante mecanismos de escuta qualificada com diferentes setores da sociedade, incluindo atores historicamente excluídos; e o Portal do PIT – centraliza informações, documentos e eventos sobre o planejamento.



Em relação ao **PNL 2050**, informou que ele está em elaboração e será entregue até o fim de 2025, seguindo quatro macroetapas:

1. **Etapa de Insumos** – levantamento de dados sobre fluxos de carga e de pessoas no território para elaboração de Matrizes Origem-Destino.
2. **Diagnóstico** – identificação de deficiências da infraestrutura de transportes, com base em dados técnicos e escuta da sociedade, através de pesquisa com a Fundação Dom Cabral e parceria com o BID para diagnóstico socioambiental.
3. **Priorização** – seleção dos problemas e investimentos prioritários com base em aspectos estratégico
4. **Soluções** – definição das intervenções de infraestrutura para atender às demandas até 2050.

Reforçou o compromisso do governo com um planejamento mais inclusivo e sustentável, que antecipe variáveis socioambientais, tradicionalmente deixadas apenas para a fase de licenciamento.

Ainda detalhou a **segunda etapa do Plano Nacional de Logística (PNL 2050)**, que se encontra atualmente em andamento e envolve **diagnóstico da infraestrutura de transportes no Brasil**. Nessa fase, estão sendo identificadas as deficiências da rede de transportes e coletadas contribuições da sociedade.

Ela destacou três mecanismos principais de **participação social**:

1. **Encontros regionais presenciais**, já realizados em todas as regiões do país, promovendo escuta ativa junto à sociedade.
2. **Consultas públicas via Participa + Brasil**, divididas em três blocos de documentos com prazos até 13 de julho, onde estão disponíveis dados como matrizes de origem e destino e indicadores de deficiência.
3. **Pesquisa qualitativa** com apoio da Fundação Dom Cabral, voltada a qualquer cidadão ou entidade, para mapear gargalos percebidos nos diferentes modais de transporte. As respostas serão usadas como base para priorização na etapa 3.

Gabriela reforçou a **importância da participação popular**: problemas não identificados nesta fase não poderão ser priorizados e nem receber soluções futuras.



**GILSON LOPES CURUAIA**  
**presidente do conselho fiscal da**  
**Coordenação das Organizações**  
**Indígenas da Amazônia Brasileira**  
**(COIAB)**

Gilson, liderança indígena do povo Kuruaya da região do Médio Xingu, criticou o **histórico de exclusão dos povos tradicionais (indígenas, quilombolas, extrativistas, agricultores familiares) das decisões sobre infraestrutura**. Destacou que:

- **As estruturas logísticas existentes não atendem os territórios**, mas sim os interesses de grandes mercados como agropecuária e exportação de commodities.
- **A narrativa atual da bioeconomia é excludente** pois beneficia modelos predatórios e não reconhece as economias sustentáveis e harmônicas com o meio ambiente dos povos tradicionais.

- É necessário **repensar as políticas públicas e o planejamento logístico** para incluir realidades invisibilizadas e combatidas por modelos econômicos hegemônicos.

**Gilson (COIAB)** denunciou a ausência de financiamento e apoio técnico para as economias da sociobiodiversidade e afirmou que **sem respeito aos territórios e à sua centralidade para a existência dos povos, não há futuro possível**.

Sua fala foi um **chamado à justiça socioambiental e ao reconhecimento pleno dessas economias de resistência** como parte legítima e necessária do planejamento nacional de longo prazo de transportes.

## DESTAQUES DA MESA DE ABERTURA

1. O PNL 2050 é elaborado em quatro macroetapas: insumos (mapeamento de origem e destino de cargas e pessoas), diagnóstico (identificação de deficiências e demandas futuras, incluindo diagnóstico socioambiental), priorização (definição de prioridades considerando fatores como desigualdade regional, desenvolvimento econômico e social, oportunidades de emprego) e soluções (proposição de projetos de infraestrutura).
2. A ausência de contribuição na etapa diagnóstica implica que os problemas não serão priorizados nem solucionados nas etapas seguintes do PNL 2050, reforçando a importância da participação ativa da sociedade.
3. Povos e comunidades tradicionais enfrentam desafios estruturais históricos, exclusão das políticas públicas e falta de acesso a infraestruturas e financiamentos adequados para suas economias da sociobiodiversidade.
4. A narrativa da bioeconomia vigente não contempla as comunidades tradicionais, que praticam uma economia de resistência e sustentabilidade, sendo frequentemente excluídas das políticas públicas de infraestrutura.
5. É urgente propor políticas públicas para incluir e respeitar as necessidades de infraestrutura das economias da sociobiodiversidade realizadas por povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais.

# APRESENTAÇÃO 1: PRODUÇÃO E ROTAS DE TRANSPORTE

**RODRIGO FERREIRA**

**Coordenador-Geral da Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes**

Explicou os desafios técnicos do planejamento de transportes com foco em cargas, dentro do contexto do Plano Nacional de Logística (PNL), destacando o esforço para incorporar visões alternativas à abordagem tradicional, como as demandas das cadeias da sociobiodiversidade e de pequenos produtores.

Ele apresentou o funcionamento do modelo tradicional, baseado em duas principais bases: **matrizes de origem-destino (OD)** – construídas majoritariamente com dados de notas fiscais eletrônicas e a rede de transportes existente. Essas matrizes ajudam a identificar fluxos de carga, gargalos e custos logísticos. No entanto, reconheceu limitações significativas, principalmente para captar:

- Produções da agricultura familiar e pequenos produtores, **que muitas vezes não emitem notas fiscais;**
- **Especificidades das cadeias produtivas da sociobiodiversidade,** pois os dados não distinguem "quem" produz – o que é essencial para políticas públicas voltadas ao desenvolvimento sustentável.

Além disso, apresentou análises específicas com foco em frutas e pescados, mostrando mapas de origem das cargas e infraestrutura utilizada, mas reiterando a existência de lacunas e inconsistências nos dados, tanto nos fluxos quanto na própria rede simulada de transportes, como a sub-representação de hidrovias e a baixa capilaridade em áreas estratégicas.

Ele reforçou que estão abertos à contribuição da sociedade para melhorar os dados e o modelo, e que a segunda apresentação do evento abordaria indicadores e diagnósticos complementares ao modelo tradicional. O objetivo final é ajustar o planejamento para ser mais inclusivo e representativo da diversidade produtiva do país.

A mensagem geral da apresentação foi de que o Ministério dos Transportes está tentando **adaptar suas ferramentas técnicas para captar realidades produtivas mais diversas**, mas enfrenta desafios de dados e metodologia. A reunião de grupo focal é uma das formas de buscar apoio e sugestões da sociedade civil para superar essas limitações.



# MESA 1: CADEIAS PRODUTIVAS DA SOCIOBIOECONOMIA



## VINÍCIUS OLIVEIRA

Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA

Vinícius apresentou os resultados de um estudo realizado pelo IEMA sobre os produtos da sociobiodiversidade, ainda não publicado, com foco em dados e comercialização, para apoiar políticas públicas e contribuir com o Plano Nacional de Logística (PNL).

## Os Desafios da Logística na Sociobiodiversidade

Navegando Pelos Obstáculos: Os Desafios Logísticos

- Perdas Pós-Colheita: Perecibilidade dos produtos e manuseio inadequado.
- Custos Elevados: Fretes caros, baixo investimento em tecnologia.
- Burocracia e Conhecimento: Dificuldade em regulamentação e gestão logística nas comunidades.
- Planejamento, definição de rotas, organização.
- Armazenamento adequado



O trabalho busca levantar dados sobre o que é produzido, como é comercializado e caracterizar os produtos da sociobiodiversidade, a partir dos dados de mais de 40 organizações.

O levantamento apontou que as principais fontes vêm do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com destaque para:

- **Produção Agrícola Municipal (PAM) e Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED):** pesquisas anuais com dados consolidados no nível municipal.
- **Censo Agropecuário:** mais completo, com coleta direta nos estabelecimentos rurais, permitindo caracterização por tipo de produtor (como agricultura familiar), infraestrutura, acesso a políticas públicas etc.

No entanto, apontou **limitações das bases:**

- PAM/PEDS: não têm dados individualizados por produtor.
- Censo Agropecuário: mais detalhado, mas exige solicitações específicas ao IBGE para obter dados em níveis submunicipais (como distritos ou subdistritos).

- O IBGE **não informa o destino da produção**, apenas o local de origem, o que limita sua aplicação direta em modelos de origem-destino.

Dentre as características da produção da sociobiodiversidade, foram destacadas:

- Extremamente pulverizada: distribuída em muitas pequenas unidades produtivas e apesar do pequeno volume total (cerca de **600 mil toneladas**), está espalhada em todo o território.
- A maior parte da produção e dos estabelecimentos está com pequenos produtores.

Dentre os desafios para o reconhecimento da produção da sociobiodiversidade no PNL 2050, destacou:

- Apenas **63% do total de produção da sociobiodiversidade, é efetivamente comercializada**, o que restringe sua visibilidade em bases com referências de notas fiscais, como as usadas pelo PNL.
- No entanto, esse dado é crucial para a modelagem logística, que depende de volumes transacionados entre territórios.
- Os dados do IBGE são os mais abrangentes disponíveis, mas **ainda apresentam limitações para análises de logística e escoamento de produção**.
- Para melhorar a inclusão desses produtos no planejamento logístico nacional, é necessário **avançar na qualificação dos dados de comercialização e escoamento**.

Apesar da riqueza de informações do IBGE sobre a produção da sociobiodiversidade, há limitações importantes para seu uso em modelos logísticos – especialmente pela ausência de dados sobre os fluxos de transporte. Isso reforça a importância de desenvolver estratégias para qualificar e integrar essas informações ao PNL.



Fotografias da mesa 1 - Cadeias Produtivas da Sociobiodiversidade (Créditos: Sabrina/ÓSóciobio)



Figura 1

## A LOGÍSTICA NO MANEJO DO PIRARUCU: DA VIABILIDADE AO DESENVOLVIMENTO

### ANA CLAUDIA TORRES

Instituto de Desenvolvimento Sustentável  
Mamirauá - IDSM

Ana Cláudia apresentou a experiência do município de **Tefé (AM)**, destacando a relevância da **pesca manejada do pirarucu** e suas **implicações logísticas, econômicas, ambientais e sociais**.

- **Tefé (AM)** tem cerca de 64 mil habitantes e é um dos maiores produtores de pescado do estado.
- Consumo local de pescado: **35 kg/habitante/ano**, número subestimado.
- O território apresenta **duas indicações geográficas**: o pirarucu de manejo sustentável e a palha do Guaraná.
- Integra o coletivo “**Criando por Aqui**”, rede informal de organizações comunitárias, técnicas e governamentais.
- O Instituto Mamirauá, vinculado ao Ministério da Ciência e Tecnologia, **monitora o desembarque pesqueiro desde 1992**.
- Possui parceria com o **IBGE** para disponibilização anual desses dados.

Sobre o manejo do Pirarucu, Ana Claudia destacou que:

- A comercialização legal do pirarucu depende de **planos de manejo aprovados pelo IBAMA**.
- Existem **mecanismos de controle e incentivo**:
  - Licença anual de pesca.
  - Subvenção estadual: **R\$ 1,00/kg**.
  - PAA/PNAE (políticas públicas de compra): **R\$ 2,50/kg**.
- A cadeia movimenta **R\$ 35 milhões/ano** no Amazonas (25 municípios com manejo ativo).
- Gera amplos benefícios não-monetários como **segurança alimentar, proteção territorial** (vigilância dos lagos e florestas), **governança comunitária e recuperação de estoques comprovada**: lagos protegidos têm >500 indivíduos; lagos não protegidos, menos de 10.

Sobre os desafios da logística da cadeia do pirarucu, destacou:

- Produção é limitada não por falta de peixe, mas por **dificuldades logísticas e de infraestrutura**.

- Cerca de **50% da receita** é reinvestida na própria operação (monitoramento, captura, transporte).
- Logística precária:
  - Embarcações inadequadas, portos improvisados, falta de gelo, insegurança nos rios (pirataria, narcotráfico).
  - Impactos de eventos extremos (ex: seca em 2023 reduziu produção em quase 50%).

Ana Claudia destacou a necessidade de **infraestrutura adequada à realidade amazônica**:

- Pequenos portos, flutuantes de processamento, balsas estratégicas.
- Transporte fluvial, terrestre e aéreo adaptado, considerando alternativas energéticas como energia solar.
- **Barcos regionais refrigerados.**
- **Frigoríficos e centros de distribuição.**
- **Corpos de embarque/desembarque de combustível.**
- Estrutura logística **integrada e adaptada** ao território.

A cadeia do **pirarucu de manejo sustentável** é uma referência em produção ambientalmente responsável, com forte impacto social e territorial. No entanto, sua **plena consolidação depende de soluções logísticas e infraestruturais adaptadas à realidade amazônica**, para garantir o escoamento da produção, ampliar o acesso a mercados e fortalecer políticas públicas.

**A precariedade da infraestrutura e dos serviços na Amazônia**

- Falta de embarcações (alto custo de aquisição e baixa oferta de serviços locais)
- Embarcações não adequadas para o transporte do pescado
- Dificuldades de adequação sanitárias
- Acesso precário a portos, locais de embarque e desembarque
- Falta de serviços logísticos de baixo custo para escoamento regional e nacional
- Insegurança nos rios



Foto: Semarco Oliveira

**Recomendações ao Plano Nacional de Logística para 2050**

- Desenvolvimento colaborativo de planejamento de infraestruturas adequadas ao manejo do pirarucu, de baixo impacto ambiental e custo
- Qualificar a logística local:
  - embarcações peq. e médio porte;
  - meios de transporte terrestre
  - flutuantes p/ pré-beneficiamento
  - balsa frigorífica
  - combustíveis alternativos



Terra Indígena Paumari do Rio Tapauá - Francisco  
Foto: Adriano Gambarelli

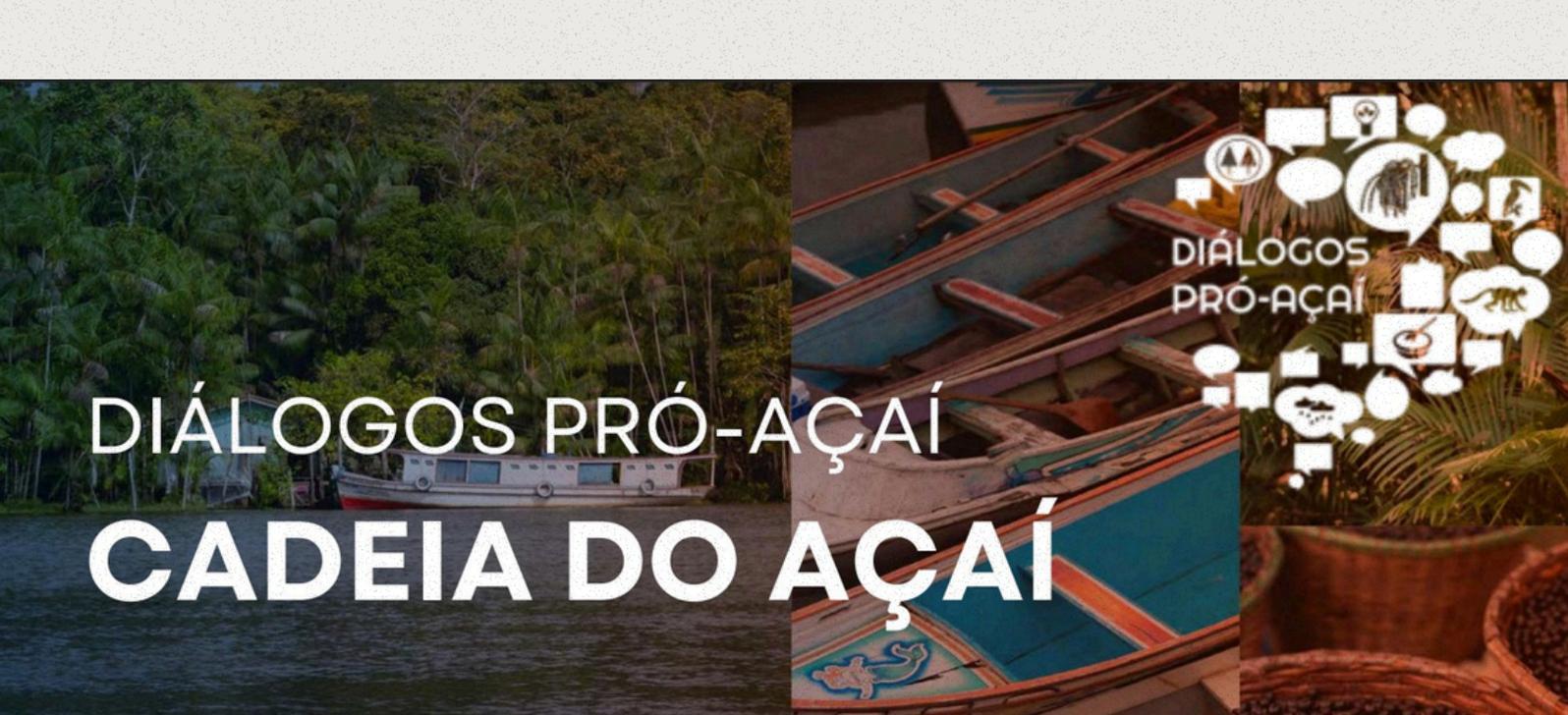
**Recomendações ao Plano Nacional de Logística para 2050**

- Qualificar a logística regional:
  - Regularizar os serviços de barcos regionais para transporte de pessoas e mercadorias
  - Entrepósito e/ou Frigorífico em Manaus
  - Porto para embarque e desembarque
- Qualificar a logística nacional:
  - Serviços de frete adequados, inclusive aéreo
  - Frigoríficos distribuidores




Entrepósito de pesca comunitário da ASPROC em Carauari-AM

**Imagens** da apresentação de Ana Cláudia Torres/Coletivo do Pirarucu



# DIÁLOGOS PRÓ-AÇAÍ

# CADEIA DO AÇAÍ

## POLLYANA COELHO

### Diálogos Pró-Açaí

Pollyana Coelho compartilhou a trajetória e os desafios enfrentados pela cadeia produtiva do **açaí**, destacando a importância dessa economia para as **comunidades amazônicas** e sugerindo medidas estruturais para seu fortalecimento.

A rede de atores do ProAçaí começou em 2017, mas as discussões sobre a cadeia do açaí vinham sendo estruturadas antes. Atualmente o Diálogos Pró-Açaí envolve empresas, comunidades tradicionais, associações, cooperativas, setor privado e academia. Estrutura-se em grupos de trabalho temáticos, como: Gestão de Informação e Conhecimento e Sustentabilidade, com foco em direitos humanos (trabalho infantil e segurança).

Dentre os dados da Cadeia do Açaí, apontou uma produção de aproximadamente 1,7 milhão de toneladas de açaí por ano (a partir dos dados do IBGE, que são subestimados). Destaca estimativa de **300 mil pessoas envolvidas**, **150 mil famílias** e **100 mil empreendimentos comunitários**.

Pollyana apontou que a cadeia se faz presente em 391 municípios e 13 estados, sendo o Pará o maior produtor (região do Marajó e Baixo Tocantins). Estimativa de 10 mil bateadeiras só em Belém/PA

Com relação à importância econômica da cadeia, destacou a **geração de renda** e **complemento alimentar** essencial para as comunidades locais, especialmente nas dificuldades econômicas e climáticas e a **soberania alimentar**: o açaí é essencial na dieta das populações amazônicas, sendo central na alimentação cotidiana dessas populações.

Ademais, **o extrativismo nativo do açaí ainda é a fonte da maior parte da produção**, o que ajuda na conservação das florestas e evita o desmatamento.

Dentre os **desafios da cadeia**, apontou:

- Logística e transporte inadequados:
- Embarcações não adequadas para transporte refrigerado, essencial para o açaí (produto perecível).

# AÇAÍ: PRINCIPAIS DESAFIOS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE

- DEPENDÊNCIA DE INTERMEDIÁRIOS E FROTA INADEQUADA
- NECESSIDADE DE TRANSPORTE REFRIGERADO
- MANUTENÇÃO DA CADEIA DE FRIO NOS PORTOS
- PADRONIZAÇÃO DE LOTES E PROCESSOS SANITÁRIOS
- PERDAS PÓS-COLHEITA
- ESCOAMENTO DE PEQUENOS PRODUTORES
- TRANSPARÊNCIA E RASTREABILIDADE
- INCORPORAÇÃO DE CRITÉRIOS SOCIOAMBIENTAIS E RESPEITO AOS DIREITOS TERRITORIAIS



Imagem da apresentação de Pollyana Coelho/Diálogos Pró-Açaí

- Infraestrutura de portos deficiente, com falta de microcentros de apoio para pós-colheita.
- Rastreabilidade e transparência são questões sérias, mas já estão sendo discutidas com algumas empresas.
- (In)Segurança: Alta incidência de assaltos durante a safra, com grandes quantias de recursos sendo movimentadas.

As propostas do Diálogos Pró-Açaí ao Plano Nacional de Logística 2050 consistiram em:

- **Financiamento e arranjos territoriais compartilhados:** Criar **infraestruturas compartilhadas** (ex: embarcações, serviços de contabilidade, advocacia) para cooperativas e comunidades.
- **Modernização de portos:** Investir em **microportos refrigerados** para garantir a conservação do açaí após a colheita.
- **Sistemas de rastreabilidade digital:** Implementar para melhorar a transparência e a qualidade da produção.
- **Segurança pública:** Reforçar a segurança, especialmente durante a safra, para combater assaltos e pirataria nos rios e estradas.

- Estudos de diagnóstico sobre **rotas de escoamento:** Mapear as melhores rotas para transporte, utilizando o conhecimento local das cooperativas.

Pollyana enfatizou a **visibilidade da cadeia do açaí** como essencial para sua **valorização e sustentabilidade**. Propôs que o **PNL 2050** deve integrar políticas públicas focadas na **estruturação e fortalecimento** dessa economia, garantindo o **fortalecimento de cooperativas** e a **melhora da infraestrutura**, com o objetivo de **preservar as florestas** e promover **desenvolvimento sustentável**.



## JULIANNA MAROCCOLO

### Observatório Castanha-da-Amazônia (OCA)

Julianna explicou que a rede OCA é formada desde 2020 com 34 organizações e busca fortalecer o extrativismo, promover advocacy e gerar conhecimento sobre a cadeia da castanha.

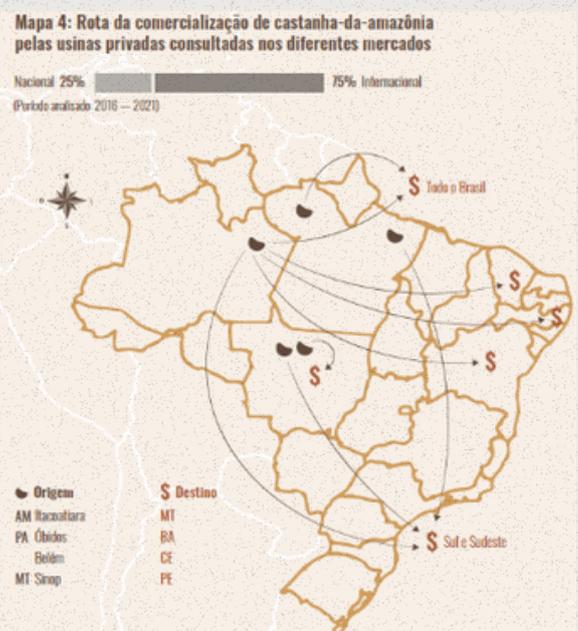
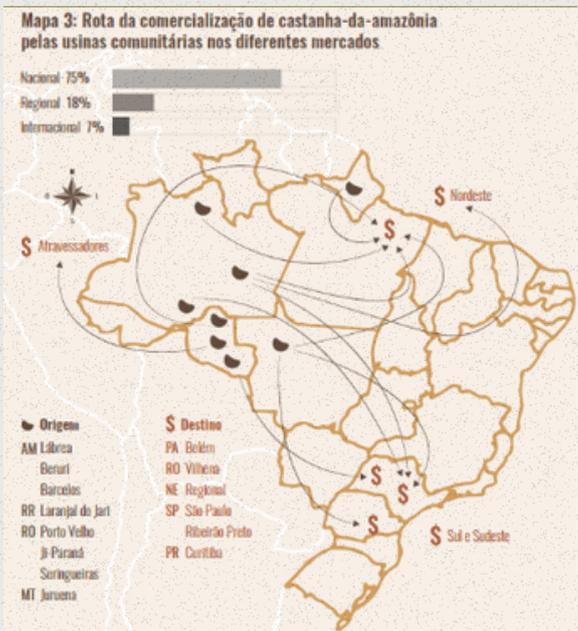
Destacou a importância da castanha como um produto essencial da sociobiodiversidade da região amazônica, sendo uma importante fonte de nutrição e geração de renda, com consumo crescente nos últimos 15 anos.

A produção, no entanto, depende essencialmente da floresta, com **mais de 90% dela sendo extraída de maneira sustentável por meio do extrativismo.**

Ela mencionou que a castanha tem uma longa história na região, com **registros milenares de consumo**, e tem papel fundamental na preservação ambiental e combate ao desmatamento, além de contribuir com a segurança territorial. A produção de castanha envolve mais de 100 organizações comunitárias e cerca de 60 empresas privadas, com destaque para a Amazônia. Apesar do impacto econômico positivo, os desafios logísticos e a falta de dados precisos sobre a produção dificultam a visibilidade e o fortalecimento da cadeia.

Sobre a logística de escoamento da produção, Julianna apontou que é complexa e custosa, e a falta de integração entre políticas públicas e iniciativas privadas é um obstáculo. Julianna sugeriu que a melhoria do transporte e de outros serviços, como energia e comunicação, deve estar integrada. Além disso, a rede de organizações da castanha identificou 17 regiões castanheiras e **estuda as rotas de produção**, ajudando a mapear dados de origem-destino da castanha.





Imagens da apresentação de Julianna Marocco/OCA



# COOPERPESCA Artesanal

Questões logísticas para a cadeia produtiva da pesca artesanal

## JOSÉ MÁRIO

Cooperativa de Pescadores Artesanais de Iguape/SP

José Mário apresentou um panorama dos desafios enfrentados pela pesca artesanal, especialmente voltados às comunidades caiçaras e povos tradicionais como guaranis e quilombolas.

Sobre a estrutura da cadeia produtiva, José Mário reforçou a importância do **cooperativismo**, que tem a função de organizar a cadeia produtiva da pesca artesanal, incluindo desde a captura até a comercialização, fortalecendo a cadeia de produção e o acesso a mercados mais amplos. No entanto, a **produção sazonal é um grande desafio**, o que impacta a oferta contínua no mercado e o cumprimento de contratos.

Dentre os gargalos e desafios, José Mário apontou o **armazenamento, o processamento e a produção de gelo** como fundamentais para garantir a qualidade do pescado. A produção de gelo depende de energia e água de boa qualidade, mas esses recursos são escassos em algumas comunidades pesqueiras, o que afeta diretamente a logística e a qualidade do produto

José Mário aponta para a necessidade de inovação tecnológica, como **câmaras frigoríficas e transportes refrigerados**, para garantir a viabilidade do negócio.

A falta de infraestrutura básica (energia, estradas e transporte público) nas comunidades pesqueiras é um obstáculo para o escoamento da produção, apesar da proximidade com grandes centros urbanos.

Reforça que durante a pandemia, a cooperativa se empenhou em garantir a **segurança alimentar das comunidades locais**, distribuindo peixes para áreas onde o acesso à alimentação era limitado. Ressalta que o preço justo envolve não apenas o valor do peixe, mas a justiça em toda a cadeia produtiva, desde a captura até o consumo final.

O modelo de políticas públicas baseado em incentivos individuais, como o **Pronaf** não resolve as questões da cadeia produtiva de forma coletiva. José Mário argumenta que é necessário que as políticas apoiem a **organização coletiva** e o **cooperativismo**, para que as comunidades pesqueiras possam competir de maneira mais justa e sustentável no mercado.

Enfatiza que, apesar das dificuldades, as comunidades pesqueiras possuem um enorme potencial, e a chave para o desenvolvimento sustentável é a **coleta de dados, capacitação, e integração de tecnologias adequadas** para todo o processo.

# Cooperpesca: Organização e logística:

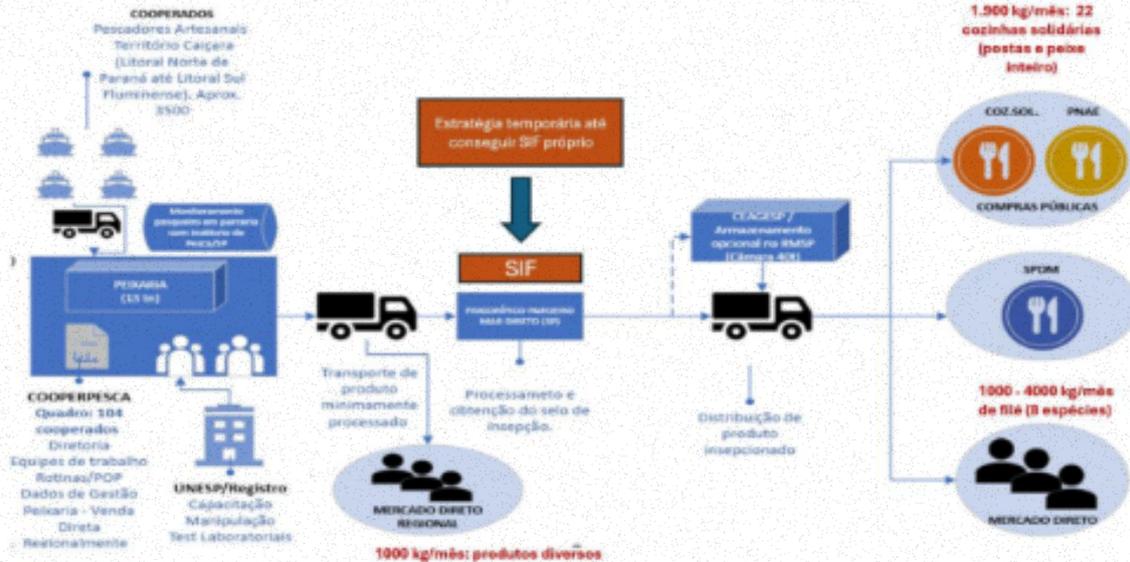


Figura 1



Componente estruturantes de uma cadeia produtiva da pesca artesanal

- Complexidade de ligações à jusante e à montante da unidade de beneficiamento:
- Para trás: busca e entrega de pescado das comunidades fornecedoras;
  - Para frente: diversidade de canais de escoamento



A sociobiodiversidade em ação na Cooperpesca:

37 espécies da pesca artesanal fornecidas por comunidades tradicionais

## Estocagem nas câmaras frias

- Equipe de filetagem:
- 2 turnos
- Em média 8 colaboradores cada turno, dependendo da quantidade de peixes



## Desafios da logística

- Adequação da Cooperativa à SIF (Frigifrício)
- Considerando alta variação de fornecimento da matéria prima garantir capital de giro para garantir estoque para cumprir com as obrigações contratuais.
- Construção e capacitação POP com procedimentos de manipulação sanitária e valor agregado à montante e à jusante da unidade de beneficiamento e processamento
- Sistema interno de controle ERP (Planejamento de Recursos Empresariais) para sistematizar o fluxo de documentos para acompanhar o deslocamento do produto desde comunidades fornecedoras até o cliente final.
- Acessar mercados com preço justo para cobrir os custos logísticos da cooperativa e garantir preços justos para os fornecedores cooperados.
- Consolidação da economia circular, reaproveitamento e distribuição dos subprodutos derivados dos dejetos do processamento.

## Estratégias para superar gargalos da logística

- Captação ativa de recursos**
  - Proposta e projetos (Ecoforte 2025)
  - PRONAF AGRINDUSTRIA
- Expansão da base produtiva** (e regulamentação da documentação dos pescadores (ex: CAF PF))
- Parceria de formação contínua** com UNESP (Registro) e elaboração de novas receitas, processados (salga, defumados, aliche de manjuba)
- Formação de equipe interna** com rotinas gerenciais e contábeis (controle de estoque, gestão de dados) para controle de custos operacionais.
- Busca ativa de mercados de nicho** e outros mercados de melhor custo-benefício (venda institucional e venda direta).
- Articulação da Rede Terra Mar** e experimentação com linha de subprodutos (biofertilizante, farinha de peixe, adubos, etc.)

## A pesca artesanal: importância para a segurança alimentar



# Logística nas Cadeias da Sociobiodiversidade Brasileira

Conectando Valor e Comunidades:  
O Caminho da Floresta/ Cerrado ao Mercado



## DIONETE FIGUEIREDO

Cooperativa Regional de Base na Agricultura Familiar e Extrativismo (COPABASE)

Filha de agricultores familiares do noroeste de Minas Gerais, Dionete representa a Copabase, cooperativa fundada há 17 anos no **território do Parque Nacional Grande Sertão Veredas**, região marcada por extrema pobreza, isolamento e dificuldade de acesso à infraestrutura básica como asfalto, água e energia.

A Copabase surgiu para gerar renda e frear a evasão rural, valorizando os produtos da **sociobiodiversidade do Cerrado** (como baru, pequi, araticum, mangaba, entre outros). A cooperativa atua em cerca de 11 municípios, envolvendo mais de 150 famílias, com desafios logísticos severos (estradas precárias, ausência de sinalização, custo elevado de transporte e armazenagem).

O cerrado é rico em espécies nativas com alto valor nutricional, econômico e medicinal, mas falta reconhecimento institucional: **produtos como baru não possuem nem NCM próprio**, o que dificulta o rastreamento e apoio público.

A logística é o maior entrave: são 54 rotas, muitas de até 500 km, para assistência técnica, coleta e entrega dos produtos. A cooperativa precisa de projetos para viabilizar operação, pois o custo da produção e comercialização não é compatível com o que o mercado quer pagar, ainda que exista alta demanda.

Dionete afirma que **sem políticas públicas estruturantes e permanentes**, como assistência técnica, infraestrutura, crédito e armazenamento, o trabalho se torna insustentável.

Apesar disso, a Copabase gera impacto social profundo: gera emprego local, insere jovens e mulheres, e transforma realidades de fome em renda, como o caso de uma mulher que passou a viver exclusivamente da coleta de baru.

Ela conclui destacando que **ainda não há uma cadeia produtiva estruturada para o baru**, e pede reconhecimento das cadeias da sociobiodiversidade, apoio em dados, NCM, logística e tecnologias para processamento. Mesmo com desafios, a Copabase já exporta baru para o Canadá e tem produtos em supermercados como o Carrefour em Brasília.

Finaliza com a mensagem de que é possível gerar renda com base na sociobiodiversidade, mas é urgente estruturar políticas, reconhecer e apoiar essas cadeias para que deixem de ser invisíveis e passem a ser valorizadas como alternativas reais e sustentáveis para o meio rural.

## Os Desafios da Logística na Sociobiodiversidade

Navegando Pelos Obstáculos: Os Desafios Logísticos



Figura 1

## Os Desafios da Logística na Sociobiodiversidade

Navegando Pelos Obstáculos: Os Desafios Logísticos

- Perdas Pós-Colheita: Perecibilidade dos produtos e manuseio inadequado.
- Custos Elevados: Fretes caros, baixo investimento em tecnologia.
- Burocracia e Conhecimento: Dificuldade em regulamentação e gestão logística nas comunidades.
- Planejamento, definição de rotas, organização.
- Armazenamento adequado



## Os Desafios da Logística na Sociobiodiversidade

Investimentos Importantes

- Estradas Rurais
- Melhoria nas pontes, mata burros
- Sinalização e identificação das comunidades rurais
- Acesso a crédito
- Tecnologias diversas para facilitar coleta, armazenamento, pre beneficiamento
- Redução custos impostos, fretes, taxas
- Manutenção, combustível
- Aeroporto
- Transportadoras
- Serviços de Porto

BARU o Ouro do Cerrado!



# APRESENTAÇÃO 2: DIAGNÓSTICO E INDICADOR DE ACESSIBILIDADE

## MATEUS SANTOS RODRIGUES

Coordenador-Geral na Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes

Iniciou destacando seu papel técnico no Plano Nacional de Logística (PNL) e seu objetivo de trazer **inovações em relação ao ciclo anterior**, especialmente com foco em acessibilidade e em novas formas de análise regional.

Explicou que os indicadores utilizados para o modelo de simulação de transportes são combinados com outras bases de dados para capturar aspectos que não são plenamente atendidos apenas por modelagens técnicas.

Dentre os principais pontos abordados a respeito do sistema de indicadores, Mateus explanou que:

- Está baseado em **aspectos estratégicos** como **sustentabilidade, acessibilidade e integração internacional**.
- Permite identificar **deficiências regionais**, especialmente com recortes subnacionais – inovação em relação ao ciclo anterior do plano.
- Os indicadores são pensados para serem aplicáveis tanto no cenário diagnóstico quanto no **cenário futuro de metas do PNL**.

- A região Norte apresentou os piores resultados nos indicadores de acessibilidade.
- Dois indicadores principais foram destacados:
  - Distância média até os corredores estratégicos de transporte: No Norte, a média é de 143 km, contra 17 km no Sul.
  - **Distância média até serviços essenciais** (baseada na pesquisa REGIC do IBGE): **A média no Norte é de 842 km, contra 248 km no Sudeste.**
- As distâncias são calculadas pela malha viária real, não em linha reta, refletindo de forma mais fiel a realidade de acesso.
- Serviços essenciais incluem saúde, educação, finanças, entre outros.
- Mesmo dentro de municípios com alguma centralidade, pode haver **alto isolamento em determinadas dimensões de serviços**.

Dentre as limitações, destacou:

- O PNL não trata diretamente do transporte intraurbano ou de soluções locais detalhadas, mas pode **orientar políticas que integrem transporte regional e urbano**.
- Reconhece que as métricas convencionais, como **nota fiscal e volume de carga**, **muitas vezes não refletem a importância social e ambiental das cadeias da sociobiodiversidade e das populações tradicionais e ribeirinhas**.

Em síntese, Mateus reforçou que, embora o PNL 2050 trate essencialmente de infraestrutura de transporte, ele busca **capturar também os desafios enfrentados por populações excluídas do sistema logístico nacional** — abrindo espaço para um planejamento mais inclusivo e sensível às realidades regionais.

Pontuou que o sistema de indicadores amplia o diagnóstico, permite priorizar intervenções e garante uma fotografia mais precisa das desigualdades de acesso no país, e aponta que os dados e mapas gerados estão disponíveis publicamente para consulta e crítica.

## INTERVENÇÕES E DEBATE

Após a segunda apresentação do Ministério dos Transportes, foram feitas intervenções e perguntas. A seguir, são sintetizadas algumas dos comentários.

**Mateus Rodrigues (SFPLAN/MT)** explicou que, além dos modelos quantitativos de matriz origem-destino e simulações, a equipe está focada em uma **análise qualitativa, incluindo pesquisas, questionários e diagnósticos**. A ideia é que as soluções para os problemas não sejam limitadas pelos dados existentes, mas também por outros aspectos qualitativos que podem emergir da sociedade e de outras fontes. Ele destacou que o processo é dinâmico e que novos indicadores podem ser incorporados conforme necessário.

**Rodrigo Ferreira (SFPLAN/MT)** ressaltou que, em vez de soluções rápidas, muitas vezes é necessário direcionar políticas para **novas medidas institucionais ou diretrizes para solucionar os problemas identificados**.

**Gabriela Avelino (SFPLAN/MT)** destacou que o PNL 2050 é focado em rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos e portos. Ela mencionou que **problemas que não envolvem essas áreas podem ser direcionados a outros ministérios, como o de Cidades**. Ela também sublinhou que o PNL inclui uma análise de variáveis sociais e ambientais, como a preservação do meio ambiente e a geração de renda local, não se limitando a critérios econômicos. Ela reforçou que **a priorização não deve ser realizada apenas sobre volume de carga, mas incluir essas múltiplas dimensões**.

**Fernanda Alvarenga (Coletivo Pirarucu)** levantou a importância de um **trabalho colaborativo contínuo**, destacando a necessidade de reconhecer os valores das economias da sociobiodiversidade, que vão além dos valores financeiros. Expressou o interesse em **contribuir mais para a seleção das prioridades**.

**Renata Utsonomiya (GT Infra)** questionou sobre o indicador de acessibilidade, destacando o **impacto negativo de algumas infraestruturas sobre terras indígenas**, especialmente em áreas da região Norte.

**Gilson Lopes Curuaia (COIAB)** criticou a **priorização dada às economias de commodities agrícolas e minerais** e levantou preocupações sobre o impacto da infraestrutura em territórios indígenas e a falta de **reparação de passivos históricos**, como o PBA da BR-230, que em alguns casos nunca implementado.

**Mateus Rodrigues (SFPLAN/MT)** afirmou que não é necessário construir novas rodovias, especialmente em áreas sensíveis como a Amazônia. Em vez disso, pode-se **melhorar o acesso por meio de serviços e outras soluções**. Ele também garantiu que o plano tem medidas para mitigar riscos socioambientais, especialmente em áreas próximas a terras indígenas e unidades de conservação.

**Gabriela Avelino (SFPLAN/MT)** reiterou que, mesmo em áreas distantes, a solução não deve ser sempre a construção de novas infraestruturas. Ela mencionou que o PNL também irá considerar a viabilidade ambiental e social das propostas e que **informações sobre comunidades isoladas e outros impactos socioambientais são bem-vindas na consulta pública.**

Ela também falou sobre a **limitação atual dos dados sobre os produtos da sociobiodiversidade**, mas afirmou que esforços estão sendo feitos para suprir essas lacunas e garantir uma visão mais completa.

Figura 1



## MESA 2: MOBILIDADE E ABASTECIMENTO DOS POVOS E COMUNIDADES TRADICIONAIS

**ESTÊVÃO BENFICA**  
Instituto Socioambiental (ISA)

iniciou sua fala agradecendo o convite para comentar sobre a situação da **logística no território Yanomami**, destacando a especificidade do modal aéreo, crucial para acessar serviços essenciais em áreas remotas. Ele contextualizou o território Yanomami, que abrange 9,6 milhões de hectares e possui cerca de 32 mil habitantes distribuídos em 365 aldeias.

A logística de saúde é extremamente dependente do transporte aéreo, já que **90% das comunidades não têm acesso a outras formas de transporte**.

Ele mencionou que, embora existam 60 pistas de pouso construídas pelas próprias comunidades, muitas delas enfrentam problemas de manutenção e falta de integração entre os diferentes níveis de governo, o que prejudica a logística de atendimento, especialmente em momentos críticos. As dificuldades incluem a precariedade das infraestruturas e a falta de coordenação entre os órgãos responsáveis, como a FUNAI e a SESAI, que não conseguem garantir a manutenção das pistas de pouso.

Além disso, as políticas de benefícios sociais também geram dificuldades para as comunidades, que não têm experiência com a gestão do dinheiro, resultando em vulnerabilidade quando viajam para cidades em busca de recursos. Algumas iniciativas de geração de renda, como a produção de cogumelos, cestaria e ecoturismo, têm sido apoiadas, mas ainda dependem de **logística aérea cara e complexa**.

Estêvão finalizou apresentando as seguintes sugestões:

- Modelagens logísticas para orientar ações de atendimento à saúde, entrega de cestas básicas, material escolar, merenda, ajuda humanitária etc
- Ampliar e dar manutenção nas pistas de pouso, visando o atendimento com Caravan aos polos com maior densidade populacional;
- Garantir a manutenção regular de todas as pistas de pouso;
- Criação de novas pistas nos locais atendidos por helicópteros atualmente;
- Elaboração do Plano Básico de Proteção do Aeródromo e homologação das pistas em situação de irregularidade na ANAC;
- Criação de hubs aéreos por macrorregião para distribuição de pessoal e insumos;
- Construção de galpões de armazenagem e infraestrutura de energia próximos às pistas Hub

# Rede Terra do Meio

## A jornada desafiadora dos produtos da Sociobiodiversidade na Amazônia



### FRANCINALDO LIMA Rede Terra do Meio

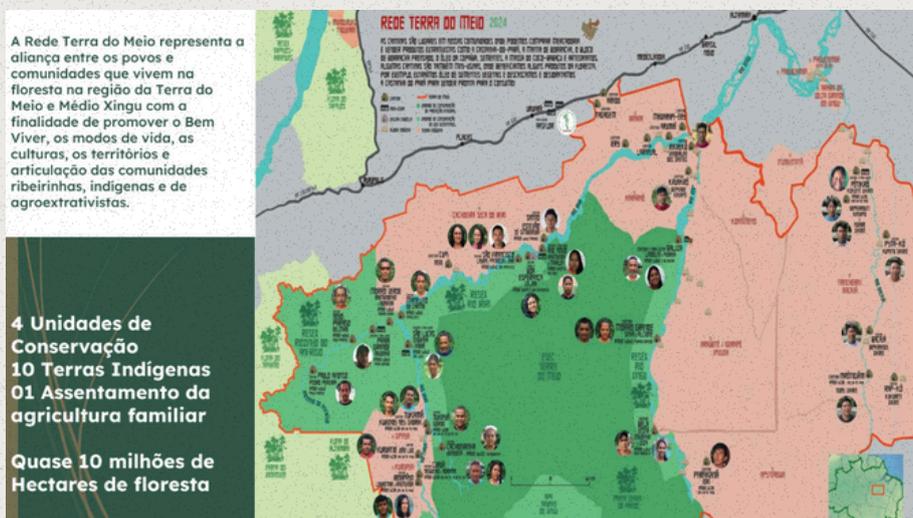
Francinaldo apresentou os desafios logísticos enfrentados pela Rede Terra do Meio, aliança entre comunidades tradicionais e indígenas na **região da Terra do Meio e Médio Xingu**, no estado do Pará, para viabilizar a comercialização de produtos oriundos do **extrativismo de castanha, borracha, óleos e outros**.

A principal dificuldade enfrentada é a **logística de transporte**, pois a região é predominantemente acessada por **via fluvial (barcos e voadeiras)**, o que torna as viagens **longas e de alto custo**, especialmente durante o verão, quando os rios secam e a navegabilidade é comprometida. Além disso, a infraestrutura é insuficiente, o que dificulta tanto o transporte das mercadorias quanto o acesso a serviços essenciais, como saúde e educação.

A Rede Terra do Meio trabalha com uma cadeia produtiva que envolve a coleta e processamento dos produtos nas comunidades, armazenamento em Altamira e comercialização para parceiros no Sul e Sudeste do Brasil. No entanto, a **logística, especialmente o transporte de mercadorias, ainda representa um grande obstáculo**. A região é muito isolada e as distâncias podem chegar a até **600 km de rio**, o que leva dias de viagem e aumenta o custo operacional.

Francinaldo sugeriu algumas melhorias, como o estudo de diferentes modais de transporte (fluvial e terrestre), a criação de intercâmbios de carga em pontos estratégicos, e a melhoria da infraestrutura dos portos em Altamira. Ele também propôs o desenvolvimento de um **transporte público regular** para a região e a alocação de recursos para a melhoria da mobilidade nas áreas remotas.

Imagem da apresentação  
Naldo Lima /  
Rede Terra do  
Meio



## IMPLEMENTAÇÃO DA ESTRATÉGIA

### CAPITAL DE GIRO

nas comunidades (organizações locais) e na cidade



### DIVERSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS BENEFICIADOS



### INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

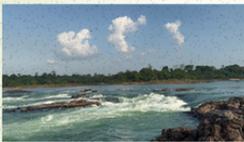


## Da Floresta ao Mercado: Os desafios logísticos dos produtos da Sociobiodiversidade

- Predominância do Transporte Fluvial
- Distâncias longas, podendo durar dias de viagem.
- Custos logísticos elevados
- Sazonalidade dos rios (secas extremas, cachoeiras)
- Baixa Infraestrutura Terrestre



### Sazonalidade dos rios (secas extremas, cachoeiras)



### Baixa Infraestrutura Terrestre



## Considerações sobre a estrutura logística

- Elaboração de estudos de mobilidade que integre diferentes modais (terrestre/fluvial) melhorando a mobilidade em áreas de difícil acesso, considerando a sazonalidade dos rios.
- Implantação de transporte público em áreas de difícil acesso, com pelo menos 2 viagens por mês.
- Avaliar a construção de um entreposto de carga em pontos estratégicos
- Baixa Infraestrutura Terrestre
- Garantir recursos aos municípios para investimentos em logísticas e mobilidade em áreas remotas.
- Melhorias e estruturação dos portos na cidade com atracação e monitoramento permanente.



## Comércio Ribeirinho da Cidadania e Solidário

Geração de Renda com Sustentabilidade na  
Região do Médio Juruá

### STEFANIE SENA

#### Memorial Chico Mendes

Stefanie Sena apresentou o **Comércio Ribeirinho da Cidadania e Solidário** na região do **Médio Juruá**, que visa gerar renda e promover a sustentabilidade na região.

Este modelo foi criado para atender as famílias ribeirinhas e evitar a exploração dos regatões, que praticavam altos preços e incentivavam a venda de produtos ilegais, como animais ameaçados.

O comércio começou em 1995, com viagens para comprar e vender mercadorias, e evoluiu para o **Comércio Ribeirinho Solidário** em 2009, com foco em cooperação e autogestão pelas comunidades. Seu principal objetivo é melhorar a qualidade de vida, aumentar o poder de compra e permitir que os ribeirinhos acessem produtos a preços justos, além de promover a produção sustentável.

O comércio ribeirinho ocorre em pontos fixos nas comunidades, com **entregas bimestrais de mercadorias e escoamento da produção a cada três meses**.

Apesar das dificuldades logísticas, como as longas distâncias entre as comunidades e a sede, que podem chegar a até 52 horas de barco, **os preços praticados são equivalentes aos da cidade, beneficiando as famílias**.

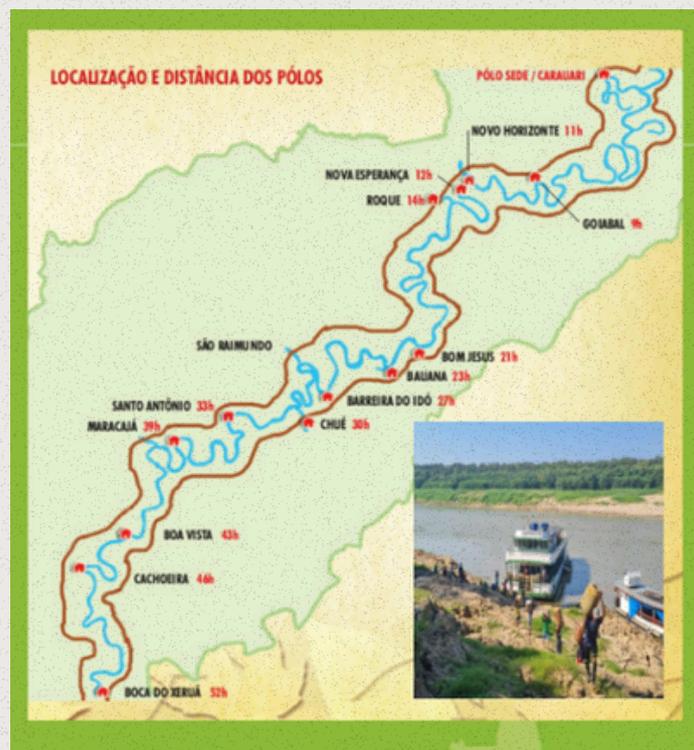


Imagem da apresentação de  
Stefanie / Memorial Chico Mendes

Desde a sua criação em 2009, o Comércio Ribeirinho aumentou significativamente suas vendas, passando de **R\$ 170.167** em 2009 para **R\$ 4.528.818** em 2024. Além disso, o projeto tem acesso a políticas públicas como **crédito de fomento à produção, certificação orgânica** e programas de **aquisição de alimentos**.

Dentre as políticas públicas acessadas pelo Comércio Ribeirinho, Stefanie destacou:

- a) Créditos de fomento a produção e a habitação
- b) Programa Nacional de Habitação Rural
- c) Subvenção Estadual da Borracha
- d) Subvenção Municipal da Borracha
- e) Política da garantia de preço mínimo aos produtos da sociobiodiversidade (PGPMBio)
- f) Programa de Aquisição de Alimentos- PAA Modalidades Doação e Formação de Estoque
- g) Programa de regionalização da merenda escolar - PREME
- h) Programa Nacional de Alimentação Escolar - PNAE
- i) Certificação orgânica

Stefanie destacou algumas demandas para melhoria dos transportes do Comércio Ribeirinho:

- **Regulamentação dos transportes fluviais**, para garantir transporte regular e monitorado;
- **Subsídio para o transporte de produtos da sociobiodiversidade** em regiões sem transporte regulamentado;
- **Portos comunitários** para embarque e entrepostos de produtos da sociobiodiversidade;
- Desenvolvimento de **modelos de transportes fluviais regionais** para áreas afetadas pelas **secas extremas**;
- Disponibilizar, por meio de editais específicos, **oportunidade para que as organizações comunitárias possam adquirir estruturas de transporte** adequado a sua realidade

Stefanie finalizou destacando que, apesar das dificuldades, o extrativismo ainda é a base da economia na região Norte e que iniciativas como essa ajudam a melhorar a vida das comunidades.

# Logística – Desafios e oportunidades para produtos da agricultura familiar e sociobiodiversidade



## SANDRO SOUZA DA SILVA

(União Nacional das Cooperativas da Agricultura Familiar e Economia Solidária - UNICAFES Rondônia)

Sandro Souza, diretor-presidente da UNICAF em Rondônia e da UNICAF Nacional, falou sobre os desafios e oportunidades logísticas enfrentadas por **agropecuáristas familiares**, especialmente em comunidades indígenas. A **UNICAF** (União das Cooperativas da Agricultura Familiar e Economia Solidária) reúne mais de 1.500 cooperativas em 22 estados, com foco na organização coletiva de agricultores familiares e comunidades tradicionais.

Sandro destacou dois casos específicos de **terras indígenas**: **Rio Branco** (município de Alta Floresta) e **Sete Setembro** (município de Cacoal). Ambos os territórios enfrentam desafios logísticos devido à **distância** das comunidades e à **falta de infraestrutura**.

No caso da **terra indígena Rio Branco**, a produção inclui **castanha, açaí e café**, e há uma **agroindústria de açaí** com selo de inspeção federal (SIF), o que facilita a agroindustrialização local.

A cooperativa Cumpir foi formada para melhorar a **comercialização coletiva**, especialmente para mercados institucionais como **PNAE** e **NAE**.

A **terra indígena Sete Setembro**, situada entre Rondônia e Mato Grosso, também destaca-se pela produção de **castanha e café**. As comunidades locais enfrentam dificuldades com o transporte, pois as **estradas** são precárias e a **infraestrutura de transporte** é limitada, com pequenos caminhões e motos. Para enfrentar esses desafios, a **FUNAI** tem contribuído com caminhões, mas ainda há uma grande necessidade de investimentos em **estruturas de armazenamento e beneficiamento** da produção.

Dentre as soluções para melhorar a logística nessas regiões, como:

- **Investimentos coletivos em armazenamento e agregação de valor** à produção.
- **Manutenção das vias de acesso**, com parcerias entre **municípios, estados e União**.
- **Capacitação** das comunidades para melhorar a **qualidade do beneficiamento** da produção.
- **Acesso facilitado ao crédito**, que é um dos maiores desafios, especialmente para comunidades indígenas, devido à falta de **documentação da área coletiva**.

- **Melhoria no acesso aos mercados institucionais**, com estratégias de **distribuição adequadas** para viabilizar a entrega de produtos, além das pequenas quantidades demandadas pelos mercados como escolas e hospitais.

Ele concluiu ressaltando a importância de **políticas públicas integradas** para melhorar o acesso ao crédito e garantir a **sustentabilidade** da agricultura familiar e indígena.



### TI Rio Branco

- Situada no município de Alta Floresta do Oeste/RO;
- Área territorial de 236 mil há;
- Habitada mais de 1000 pessoas de 9 povos;
- Destaca-se na produção extrativista e agrícola como a castanha, açaí, café...;
- Agroindústria de açaí com SIF;
- Atuação coletiva Associação Doá Txatô e Cooperativa COOPIRBI;
- Comercialização da produção nos mercados institucionais PAA e PNAE;



Figura 1



### TI Sete de Setembro

- Situada entre os estados de Rondônia (Cacoal e Espigão do Oeste) e Mato Grosso (Rondolândia);
- Área territorial de 248 mil há;
- Habitada mais de 1500 pessoas, do povo Surui;
- Destaca-se na produção extrativista e agrícola como a castanha, café, banana...;
- Agroindústria de Castanha;
- Atuação coletiva em associações e Cooperativa COOPITER;
- Comercialização da produção nos mercados institucionais PAA e PNAE;



**Imagens** da apresentação de Sandro Souza / UNICAFES Rondônia

# Biodiversidade e Comunidades Tradicionais na Amazônia: Integração ou Destruição?



## ALUISIO PATROCÍNIO

### Cooperativa Mista da Flona do Tapajós (COOFLONA)

Aluísio Patrocínio, representante da cooperativa de manejo florestal comunitário na **Floresta Nacional do Tapajós (FLONA Tapajós)**, compartilhou a história e os desafios enfrentados por comunidades tradicionais na região. A FLONA Tapajós, criada em 1974, abrange cerca de 527 mil hectares e é habitada por 1.200 famílias, ou aproximadamente 5 mil pessoas.

A cooperativa realiza **manejo florestal comunitário e outras atividades sustentáveis**, como a coleta de borracha, artesanato de sementes, produção de látex, turismo comunitário e pesca esportiva. No entanto, enfrenta **dificuldades logísticas devido à falta de infraestrutura e ao impacto das mudanças climáticas**. Por exemplo, a manutenção das estradas é difícil, já que o terreno não é plano e o clima tem se tornado mais imprevisível, com chuvas fortes que danificam as vias.

Aluísio também destacou os desafios relacionados ao acesso a **recursos financeiros e à falta de capital de giro** para expandir suas operações, como a construção de uma serraria para comercializar madeira de forma sustentável. A cooperativa tem investido em **turismo sustentável** para aumentar a visibilidade da floresta manejada e gerar novas fontes de renda.

Ele mencionou a dificuldade de obter apoio financeiro do ICMBio, da prefeitura e de outras instituições, o que obriga a cooperativa a buscar soluções internas.

Aluísio concluiu apontando a importância de capacitações comunitárias para aumentar a produção e a necessidade de desenvolver um modelo de manejo florestal comunitário para outras áreas protegidas, como a Resex Tapajós-Arapiuns

Em resumo, os desafios incluem infraestrutura precária, mudanças climáticas, falta de apoio financeiro e a necessidade de capacitação para melhorar a produção e a sustentabilidade da região.



### Atividades Desenvolvidas pelos Comunitários

Manejo Florestal Comunitário, Coleta de Andiroba, Artesanato de Sementes e do Látex, Turismo Comunitário: Trilhas Ecológicas, Visitas nas Praias, Pousadas Comunitárias, Pesca Esportiva e Festivais Comunitários.



**Imagem** da apresentação de Aluísio Patrocínio / COOFLONA



A Flona Tapajós apresenta-se com duas realidades de acesso: Estrada pela BR 163 e Água pelo Rio Tapajós.



## Desafios da Cooperativa e da Flona Tapajós

- Implantação e funcionamento de uma Serraria para agregar valor no preço da Madeira;
- Aquisição dos seus próprios maquinários e capital de giro;
- Ampliar o quadro de cooperados e fortalecer outros sistemas produtivos.
- Ter acesso a recursos para construir infraestruras adequadas para inclusão dos comunitários
- Capacitação dos comunitários na produção e comercialização da produção nas diversas cadeias produtivas: óleos essências de andiroba e copaiba, castanha do Pará, polpas de frutas, entre outras;
- Contribuir com o Manejo Florestal em toda a Flona Tapajós e outras Unidades como por exemplo a RESEX Tapajós Arapiuns;

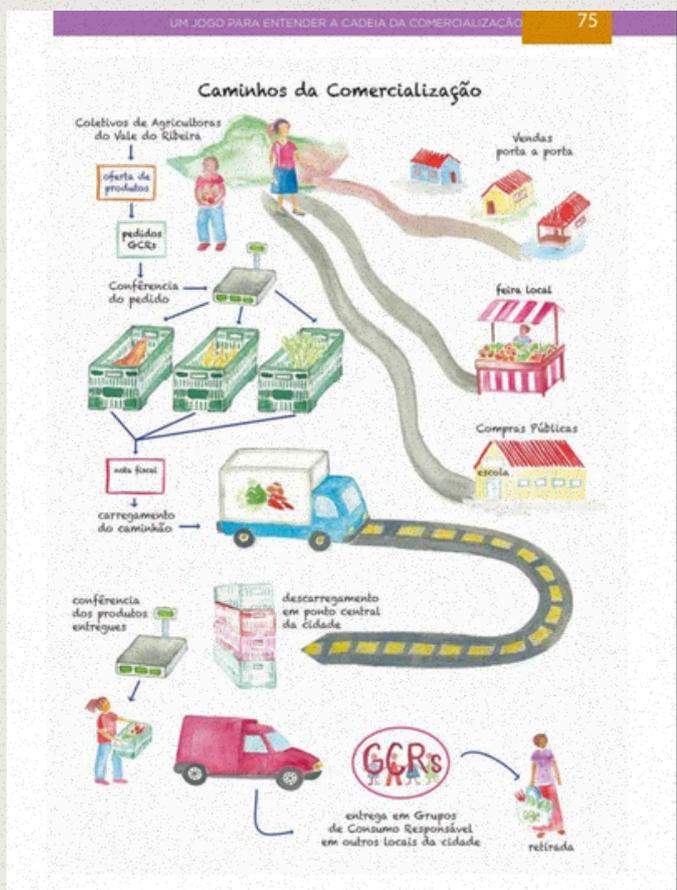
**Imagens** da apresentação de  
Aluísio Patrocínio / COOFLONA

## NILCE SANTOS

### Rede Agroecológica de Mulheres Agricultoras (RAMA)

Nilce Santos, coordenadora da **Rede Agroecológica de Mulheres Agricultoras (RAMO)** e representante de comunidade quilombola do Vale do Ribeira, membra da **CONAQ**, compartilhou os desafios enfrentados por mais de 6 mil comunidades tradicionais no Brasil, especialmente em relação à **infraestrutura e à acessibilidade**.

Ela destacou as diferenças entre as necessidades das comunidades, que variam de acordo com o contexto geográfico, como a **Amazônia** e o **Sul do Brasil**. Nilce também levantou a questão de que **comunidades tradicionais** devem ser **consultadas** antes da implementação de grandes projetos, garantindo que suas necessidades e formas de desenvolvimento sejam levadas em consideração.



Ela mencionou o caso de uma **comunidade quilombola no Vale do Ribeira**, que está sobreposta a uma unidade de conservação, o que impossibilita o acesso à **energia, saúde e educação**.

Outro ponto abordado foi a falta de **infraestrutura e logística** para escoamento dos produtos de comunidades quilombolas. Nilce explicou que a produção nas comunidades **não é contabilizada nas políticas nacionais**, e que o **associativismo das comunidades quilombolas** difere do cooperativismo, dificultando a inclusão dessas comunidades em políticas públicas.

Ela destacou a **falta de regularização territorial** como um obstáculo ao desenvolvimento, argumentando que sem **regularização dos territórios**, o acesso a **infraestrutura e transporte** para essas comunidades não é viável. Nilce pediu mais atenção do PNL 2050 que precisa incluir a **regularização territorial** como parte essencial para o respeito aos direitos das comunidades tradicionais.

Nilce enfatizou as **lutas das comunidades por autonomia e território**, bem como a necessidade de uma **maior participação e consulta** dessas comunidades nas discussões de infraestrutura e desenvolvimento.



Imagens da apresentação de Nilce Santos / RAMA-CONAQ



## MESA 3: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SOCIOBIODIVERSIDADE

### **WILLIAM GEORGE SAAB**

Coordenador-Geral de Desenvolvimento da Bioeconomia no Ministério de Meio Ambiente e Mudança do Clima

William Saab apresentou o trabalho do Ministério de Meio Ambiente e Mudança do Clima em apoio à bioeconomia e à sociobioeconomia, destacando a criação da Secretaria Nacional de Bioeconomia. Ele mencionou que o governo está implementando políticas voltadas para o fortalecimento de povos e comunidades tradicionais, como quilombolas, indígenas, e agricultores familiares, que são diretamente afetados pelas políticas públicas.

Em 2023, o Ministério anunciou a Estratégia Nacional de Bioeconomia, com foco na sustentabilidade e nas comunidades tradicionais, e em 2024 criou a Comissão Nacional de Bioeconomia. A comissão tem 34 membros, sendo metade do governo e metade da sociedade civil.

Destacou o Plano Nacional de Desenvolvimento da Bioeconomia (PNDBio), com previsão de lançamento até setembro de 2025. Anunciou que o Plano Nacional de Sociobioeconomia será aberto para contribuições da sociedade civil por 30 dias.

Além disso, discutiu as iniciativas em parceria com outros ministérios para facilitar o crédito rural e melhorar a operacionalização de políticas no campo, com destaque para a criação de núcleos de desenvolvimento da bioeconomia na Amazônia.

Por fim, ele mencionou a importância da logística, especialmente no bioma amazônico, e a falta de infraestrutura adequada para o escoamento e distribuição dos produtos da sociobiodiversidade. O Ministério está trabalhando em soluções para melhorar essa logística e apoiar as comunidades com parcerias e investimentos em infraestrutura.

## **NAIARA ANDREOLI BITTENCOURT**

Assessora da Diretoria de Políticas Agrícolas e Informações da CONAB

Representante da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) falou sobre duas políticas públicas relevantes para a sociobiodiversidade e os desafios enfrentados no processo de execução. As políticas abordadas foram o **PAA (Programa de Aquisição de Alimentos)** e a **PGPMBio (Política de Garantia de Preços Mínimos para Produtos da Sociobiodiversidade)**, com foco em sua implementação e desafios logísticos.

### **PAA - Programa de Aquisição de Alimentos:**

- **Objetivo:** Fornecer alimentos da agricultura familiar para instituições socioassistenciais como hospitais, escolas e creches, com prioridade para mulheres e juventude.
- **Público atendido:** Indígenas, comunidades tradicionais, assentados e assentadas, com destaque para as mulheres como principais fornecedoras.
- **Resultados de 2023/2024:** Mais de 1 bilhão de reais em alimentos adquiridos, com 2.700 organizações de agricultura familiar e abrangência em mais de 1.300 municípios.
- **Diversificação e Inclusão:** A nova fase do PAA aumentou a participação de povos indígenas (4%) e comunidades quilombolas (7%, além de ter registrado 378 tipos de alimentos.
- **Desafios Logísticos:** A logística é responsabilidade das próprias organizações de agricultura familiar, o que gera dificuldades, especialmente em regiões como a Amazônia, onde o transporte e armazenamento de produtos são limitados.

### **PGPMBIO - Política de Garantia de Preços Mínimos para Produtos da Sociobiodiversidade:**

- **Objetivo:** Garantir preços mínimos para 17 produtos da sociobiodiversidade, como borracha, pirarucu, castanha e babassu, e combater a atuação de atravessadores que baixam o preço dos produtos.
- **Subvenção Fixa:** Desde 2023, o governo paga uma subvenção fixa para três produtos (borracha, pirarucu e babaçu), visando evitar que atravessadores manipulem o preço de venda. Isso também fortalece a sustentabilidade de atividades extrativistas.
- **Foco no Gênero:** A política é majoritariamente operada por mulheres, especialmente as quebradeiras de coco babaçu, que representam quase 80% da política. Isso tem implicações significativas para garantir renda e promover a preservação ambiental.

### **Iniciativas Adicionais:**

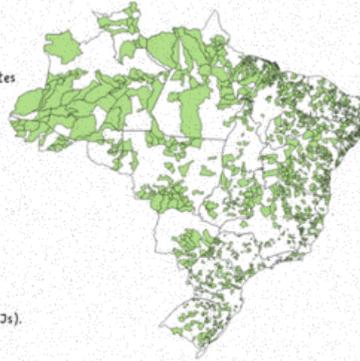
- **Apoio Logístico e Sanitário:** A CONAB está em parceria com o Fundo Amazônia para lançar um projeto focado em suprir gargalos logísticos e sanitários das comunidades, incluindo aquisição de barcos e equipamentos para melhorar a mobilidade e infraestrutura.

Nayara destacou que, apesar dos avanços significativos, a logística continua sendo um grande desafio, especialmente em regiões como a Amazônia, e que a CONAB continua a buscar soluções para melhorar as condições de acesso e comercialização desses produtos.

## PAA Conab-MDS - 23/24

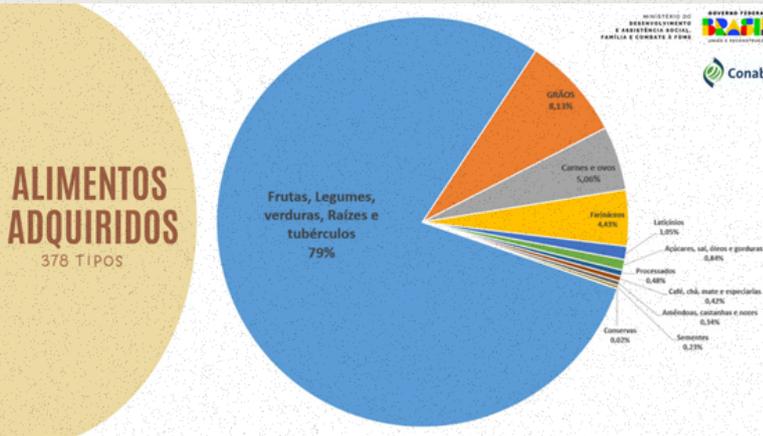


Mais de 1 bilhão de reais em contratações,  
130 mil toneladas de alimentos,  
2.780 Organizações da agricultura familiar participantes  
Mais de 3 mil projetos  
Mais de 1.320 municípios.  
Mais de 70 mil acessos dos agricultores familiares



56% Agricultor Familiar (R\$ 567 milhões; 1.639 CNPJs);  
25% Assentados (R\$ 253 milhões; 546 CNPJs);  
7% Quilombola (R\$ 68 milhões; 292 CNPJs);  
5% Pescador (R\$ 49 milhões; 122 CNPJs);  
4% Agroextrativista (R\$ 39 milhões; 94 CNPJs);  
4% Indígena (R\$ 36 milhões; 95 CNPJs);  
0,05% Atingidos por Barragem (R\$ 465 mil reais; 2 CNPJs).

Figura 1



## PAA Terra do Meio



Imagens da apresentação de Naiara Andreoli / CONAB

## JOÃO FRANCISCO ARAÚJO MARIA

Coordenador-Geral de Cadeias Produtivas dos Biomas e Amazônia no Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

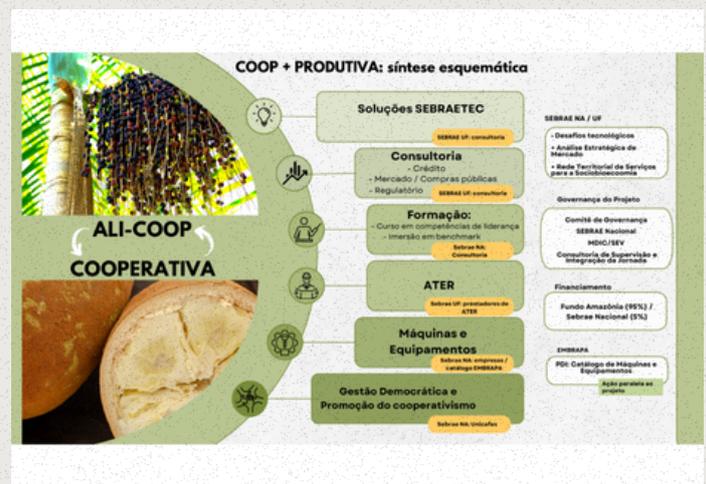
João Francisco compartilhou um conjunto de iniciativas focadas na promoção de um **modelo de desenvolvimento socioeconômico para a Amazônia**, com ênfase na bioeconomia, cooperativas, e integração de novas tecnologias.

O projeto **COOP + Produtiva** visa apoiar 50 cooperativas extrativistas da Amazônia Legal, integrantes de cadeias produtivas da castanha do Brasil, cupuaçu ou babaçu. A ideia central é melhorar a **produtividade por meio da tecnologia e gestão**, com a colaboração de várias entidades como a Embrapa, o BNDES e o Sebrae.

Ele destaca a importância da **tecnologia e inovação** para aumentar a produtividade e diversificar a economia da Amazônia, indo além da monocultura de soja e pecuária. A quarta revolução industrial, especialmente em áreas como **biotecnologia e inteligência artificial**, oferece novas oportunidades para gerar riqueza com a biodiversidade local.

Além disso, João Francisco mencionou a **compra pública** como um ponto crucial, sugerindo que o governo deveria priorizar a compra de produtos locais, como alimentos da sociobioeconomia, para estimular a economia local. O **turismo de base comunitária** também foi apresentado como uma frente de desenvolvimento, com potencial para gerar renda distribuída de forma mais equitativa, como visto em exemplos de sucesso na Chapada dos Veadeiros.

Por fim, ele fez uma reflexão sobre como as **soluções para os grandes desafios** atuais, como a crise ambiental e a desigualdade, podem ser encontradas nas periferias do sistema hegemônico, como nas comunidades indígenas, e como a **sociobiodiversidade brasileira** tem um papel vital nesse processo.



## JOÃO DA MATA

Coordenador de Apoio a Parcerias no Departamento de Apoio à Aquisição e à Comercialização da Agricultura Familiar no Ministério de Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar

João da Mata destacou a importância da logística para o desenvolvimento de políticas públicas. Enfatizou que a **logística é crucial para garantir acesso à dignidade, oportunidades, e serviços**, especialmente nas regiões mais remotas, como na Amazônia, onde as comunidades enfrentam desafios diários de transporte e acesso a mercados e serviços.

João destacou a relevância das iniciativas comunitárias, como o manejo sustentável do pirarucu em comunidades indígenas, que estão distantes e só conseguem realizar sua atividade produtiva com um esforço considerável. Para ele, a logística deve ir além de apenas qualificar os modais de transporte; **deve abranger também a infraestrutura e os serviços necessários** para garantir que as políticas públicas realmente cheguem às pessoas.

Além disso, João destacou a importância das políticas públicas para a preservação do meio ambiente e segurança alimentar. Ele falou sobre o **impacto positivo das políticas de manejo sustentável e conservação**, como no caso do pirarucu, que beneficia uma vasta área e milhares de famílias.

Ao abordar o desenvolvimento de políticas públicas no MDA, João enfatizou a necessidade de uma **melhor integração entre diferentes esferas de governo e a sociedade civil** para garantir que as políticas, como o microcrédito e a restauração ecológica, sejam efetivas.

Ele também mencionou a importância de melhorar o acesso às políticas públicas por meio de uma **logística eficiente**, especialmente em **áreas isoladas**, onde a dificuldade de transporte impacta diretamente as condições de vida e os serviços oferecidos às populações locais.

Por fim, João falou sobre a criação de grupos gestores para envolver a sociedade civil no processo de implementação e revisão das políticas, além de fortalecer a conexão entre os ministérios e as comunidades locais. Ele finalizou destacando a importância de um trabalho conjunto e a **possibilidade de colaborar com o Ministério dos Transportes e a sociedade civil para melhorar a execução dessas políticas**.

João reconheceu destacou a importância de desenvolver soluções mais eficazes para garantir que pescadores artesanais e extrativistas possam acessar mercados e políticas públicas, especialmente em relação à inspeção sanitária e ao manejo sustentável.

## INTERVENÇÕES E DEBATE

**Leonardo Moura (ISA)** destacou que não se pode tratar a logística de maneira uniforme, especialmente em territórios isolados da Amazônia. Para áreas como Altamira/PA, onde o município é gigantesco, a **solução de infraestrutura não pode depender exclusivamente das prefeituras, mas do governo federal**. Além disso, **soluções logísticas mais baratas**, como barcos e outras alternativas, podem ser mais eficazes do que rodovias ou ferrovias.

**Andressa Neves (WWF)** questionou como as políticas apresentadas se conectam com o Plano Nacional de Logística, especialmente no que diz respeito a alternativas mais acessíveis e que atendam a populações em territórios isolados, sem recorrer a modais tradicionais. Ela pediu um maior **alinhamento entre as políticas de transporte e as necessidades de inclusão de populações da Amazônia**.

**Fran Paula (CONAQ)** falou sobre a importância de flexibilizar a documentação para que comunidades quilombolas possam acessar políticas públicas, destacando a necessidade de superar barreiras históricas que ainda excluem essas populações de programas como o PAA (Programa de Aquisição de Alimentos). Ela também mencionou a importância de **envolver povos e comunidades tradicionais na construção de políticas públicas**, destacando que a consulta pública, muitas vezes feita de maneira online, não serve para muitas dessas comunidades.

**João Maria (MDIC)** sugeriu que uma abordagem tecnológica poderia resolver problemas logísticos em comunidades, como por meio da substituição de transporte de grandes quantidades de matéria-prima pelo **processamento local de produtos com maior valor agregado**, como óleos ou extratos. Ele enfatizou a importância de cruzar dados sobre custos e eficiência de diferentes soluções logísticas.

**William Saab (MMA)** destacou o mapeamento de 15 territórios prioritários para a implementação de políticas de logística. Ele mencionou o trabalho conjunto com o PNUD e aceleradoras de negócios comunitários, especialmente no Amazonas, e a importância de melhorar a infraestrutura e os serviços de logística para garantir que as comunidades possam comercializar seus produtos de forma eficiente.

**Naiara Bittencourt (CONAB)** reconheceu as dificuldades enfrentadas pelas comunidades tradicionais e a agricultura familiar para acessar programas como o PAA. Ela mencionou mudanças importantes na Conab, como a flexibilização de exigências sanitárias para entrega de alimentos em comunidades e o uso de documentos alternativos como o CAD Único, facilitando o acesso a políticas públicas.

**Ressaltou que a logística de transporte de alimentos, especialmente em regiões remotas, ainda é um desafio, sendo necessário mais apoio orçamentário e parcerias com prefeituras para garantir a distribuição eficiente.**

**Gabriela Avelino (SFPLAN/MT)** destacou que, **embora o Ministério dos Transportes não tenha competências para resolver todos os problemas, está comprometido em buscar parcerias com outros ministérios e com estados e municípios para abordar questões logísticas**, como o mapeamento de problemas e a possível federalização de algumas rotas. Ela reforçou a importância do diálogo entre os governos para resolver os desafios apresentados.

**Roméia Silva (SESAI/MS)** levantou as dificuldades logísticas enfrentadas pela saúde indígena, principalmente em regiões remotas da Amazônia, que dependem de diversos modais de transporte (aéreo, fluvial, terrestre) e enfrentam **eventos climáticos extremos**. Ela questionou como os órgãos federais poderiam apoiar mais efetivamente esses desafios.

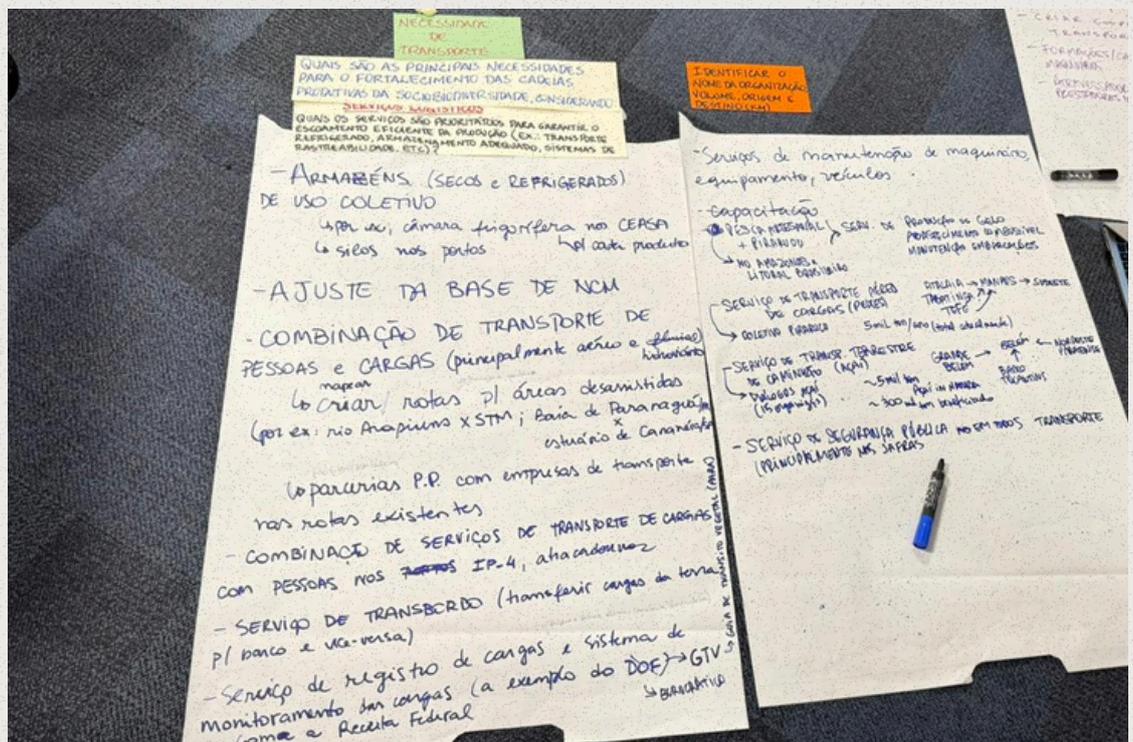
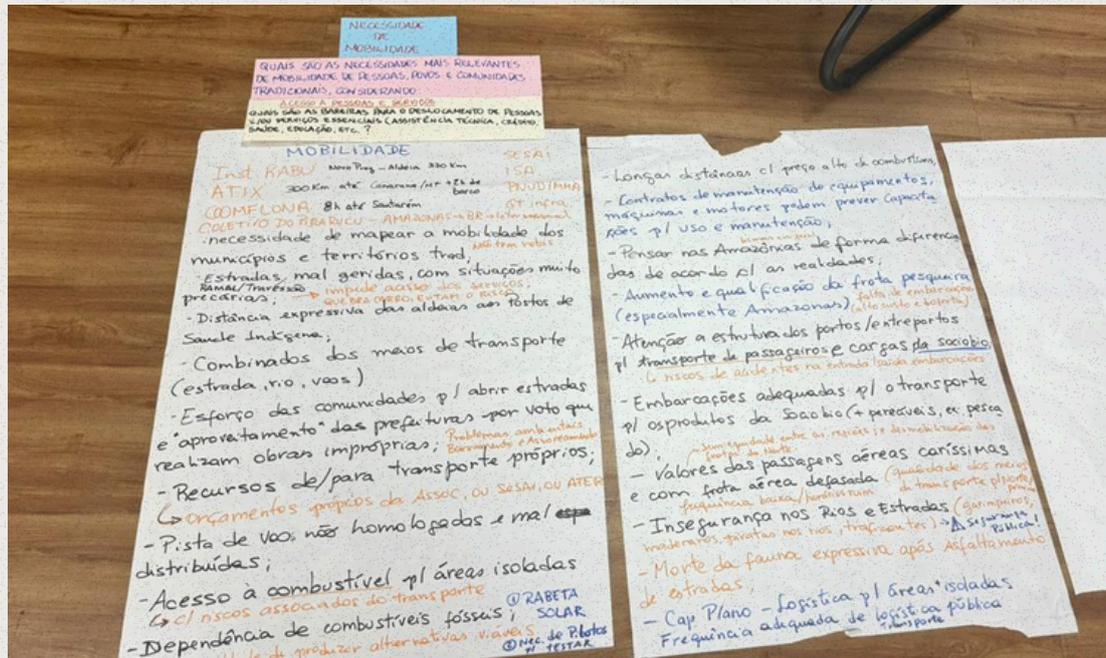
**Gilson Curuaia (COIAB)** apontou a burocracia como um grande obstáculo para a execução de projetos na Amazônia, além de questionar a abordagem atual sobre crédito fundiário e conflitos de terras. Ele defendeu uma postura mais prática e flexível para resolver esses problemas, sugerindo que o modelo de transporte deveria evoluir para tecnologias mais sustentáveis.

**Brent Millikan (GT Infra)** mencionou a necessidade de integrar políticas públicas e programas governamentais de forma mais eficaz, como o PRONAF, e destacou a importância de uma política mais flexível e participativa para respeitar as especificidades dos territórios. Ele sugeriu que o plano nacional de logística (PNL) poderia ser um ponto de convergência para essas iniciativas.

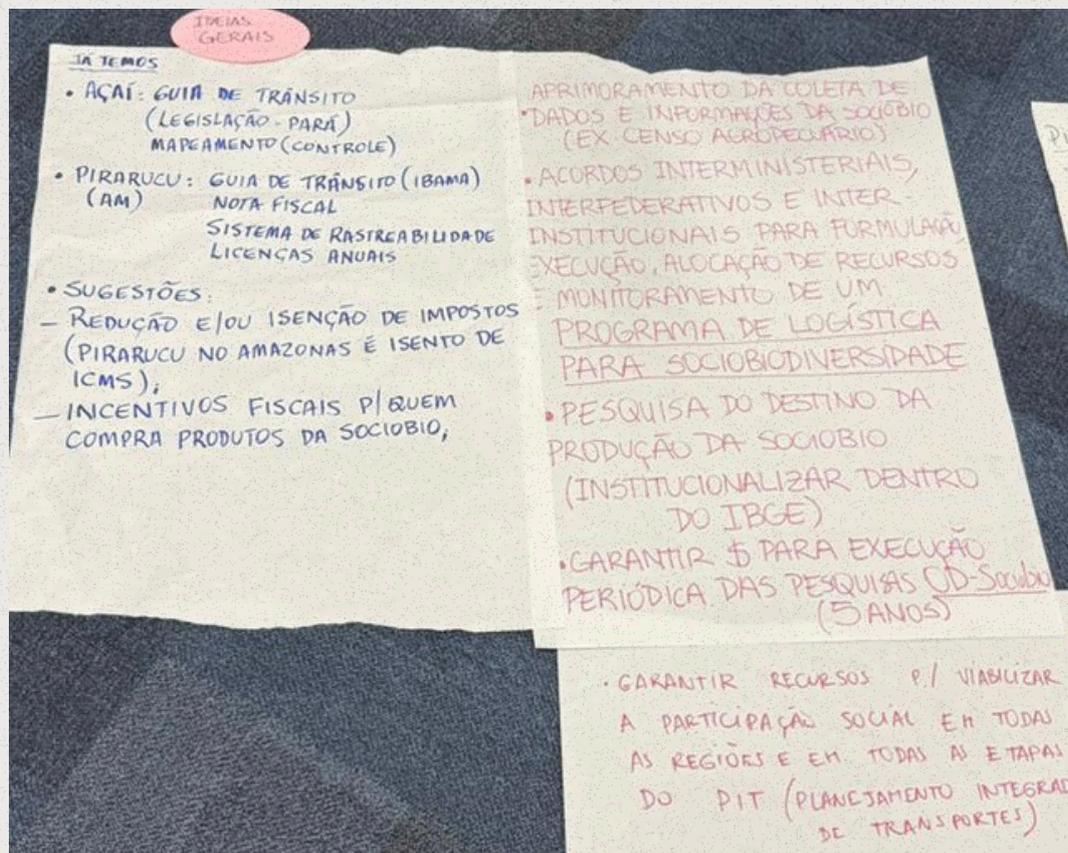
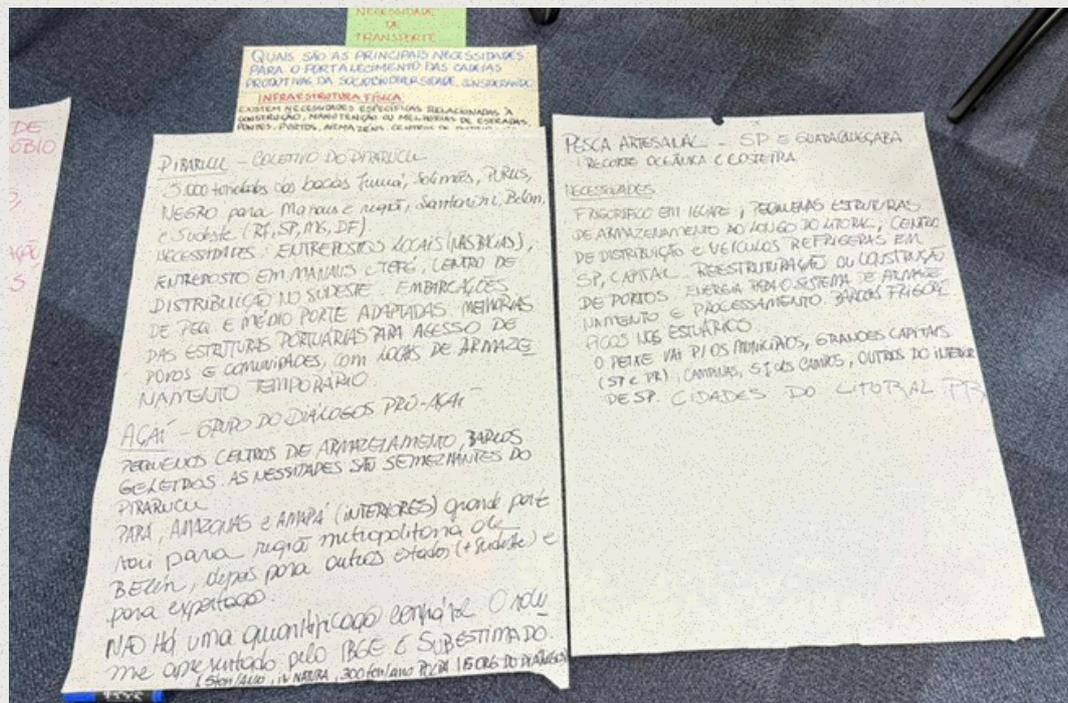
**João da Mata (MDS) e Naiara Bittencourt (CONAB)** abordaram a burocracia e a falta de pessoal nas superintendências da Conab como obstáculos adicionais, destacando a necessidade de simplificar processos e aumentar a capacitação para atender melhor as demandas logísticas da agricultura familiar.

**William Saab (MMA)** mencionou a busca por soluções para melhorar o acesso a **créditos não reembolsáveis para infraestrutura, incluindo possíveis parcerias com o BNDES e o uso de fundos como o Fundo da Amazônia**. Ele também comentou sobre a regulamentação do pagamento de serviços ambientais (PSA), um assunto em discussão no Ministério.

# OFICINAS TEMÁTICAS: NECESSIDADES DE TRANSPORTES PARA SOCIOBIODIVERSIDADE



# OFICINAS TEMÁTICAS: NECESSIDADES DE TRANSPORTES PARA SOCIOBIODIVERSIDADE



# OFICINAS TEMÁTICAS: NECESSIDADES DE TRANSPORTES PARA SOCIOBIODIVERSIDADE

Os participantes do evento foram divididos em grupos com objetivo de aprofundar e registrar informações sobre as necessidades de transportes das economias da sociobiodiversidade e de mobilidade e abastecimento de povos e comunidades tradicionais.

Alguns dos grupos responderam de forma conjunta, outros levantaram as necessidades específicas das cadeias produtivas ou territórios presentes.

A seguir são apresentadas as respostas dos grupos, registradas em flipchart.

## RESPOSTAS SOBRE NECESSIDADES DE INFRAESTRUTURA FÍSICA

Existem necessidades específicas relacionadas à construção, manutenção ou melhoria de estradas, pontes, portos, armazéns, centros de distribuição etc?

### CADEIA DO PIRARUCU

- Produção de 5.000 toneladas nas bacias do Juruá, Solimões, Purús, Negro para Manaus e região, Santarém, Belém e Sudeste (RJ, SP, MG e DF)
- Necessidades: Entrepósitos locais (nas bacias), entreposto em Manaus e Tefé, Centro de distribuição no Sudeste;
- Embarcações de pequeno e médio porte adaptadas;
- Melhorias das estruturas portuárias para acesso de povos e comunidades, com locais de armazenamento temporário



Foto: Mariel Nakane/ISA

### CADEIA DO AÇAÍ

- Produção no Pará, Amazonas e Amapá (interiores), grande parte vai para região metropolitana de Belém/PA, depois para outros estados (+Sudeste) e para exportação
- Não há quantificação confiável. O volume apresentado pelo IBGE é subestimado (5 ton/ano in natura; 300 ton./ano de polpa);
- Necessidades de pequenos centros de armazenamento, barcos geleiros.
- Outras necessidades são semelhantes às da cadeia do Pirarucu

### PESCA ARTESANAL

- Produção para municípios e grandes capitais (SP e PR), além de Campinas/SP, São José dos Campos/SP, outras cidades do interior de SP, e do litoral do PR.
- Necessidade de frigorífico em Iguape/SP
- Pequenas estruturas de armazenamento ao longo do litoral + centro de distribuição + veículos refrigerados em São Paulo, Capital
- Barcos frigoríficos nos estuários
- Reestruturação ou construção de portos;
- Energia para o sistema de armazenamento e processamento;

## RESPOSTAS SOBRE NECESSIDADES DE SERVIÇOS LOGÍSTICOS

Quais serviços são prioritários para garantir o escoamento eficiente da produção (ex.: transporte refrigerado, armazenamento adequado, sistemas de rastreabilidade etc)?

- Armazéns (secos e refrigerados) de uso coletivo. Por exemplo: câmaras frigoríficas nos CEASAs (para cada produto), silos nos portos;
- Ajuste na base de NCM;
- Combinação de transporte de pessoas e cargas (principalmente aéreo e hidroviário);
- Mapear/criar rotas de transporte público para áreas desassistidas (por exemplo: rio Arapiuns X Santarém, bacia Paranaguá/PR X estuário de Cananeia/SP);
- Facilitar/estabelecer parcerias público-privadas com empresas de transporte nas rotas existentes;
- Combinação de serviços de transporte de cargas com pessoas nos IP-4, atracadouros;
- Serviço de transbordo (transferir cargas da terra para barcos e vice-versa);
- Serviço de registro de cargas (origem x destino, volume, remetente, destinatário) e sistema de monitoramento das cargas com a Receita Federal (a exemplo do GVT – Guia de Trânsito Vegetal, Pará);
- Serviços de manutenção de maquinários, equipamentos e veículos;
- Cadeia do Pirarucu e Cadeia de Pesca Artesanal Litoral: Serviço de produção de gelo, abastecimento de combustível e manutenção de embarcações (no Amazonas e Litoral brasileiro);
- Cadeia do Pirarucu: Serviço de transporte aéreo de cargas (peixes): Atalaia / Tabatinga / Tefé para Manaus, depois Sudeste;
- Cadeia do Açaí: Serviço de transporte terrestre de caminhão: Grande Belém / Baixo Tocantins / Nordeste Paraense para Belém/PA;
- Serviço de Segurança Pública em todos os transportes, principalmente nas safras;
- Embarcações (questões sanitárias) e veículos (barcos e caminhões) adequados para cada produto.

## RESPOSTAS SOBRE BARREIRAS E NECESSIDADES DE ACESSO DE PESSOAS A SERVIÇOS

Quais são as **barreiras** para o deslocamento de pessoas e/ou serviços essenciais (assistência técnica, crédito, saúde, educação etc)?

- Instituto Kabu: distância de Novo Progresso/PA até aldeia é de 370km
- Associação Terra Indígena Xingu (ATIX): distância 300km até canarana/MT, mais 2 horas de barco;
- COOMFLONA: 8 horas até Santarém/PA;
- Inexistência de rotas.
- Estradas/ramais/travessões mal geridos com situação muito precárias. Impedem acesso a serviços, danifica veículos, alto risco;
- Distância expressiva das aldeias até os postos de saúde indígenas;
- Combinados dos meios de transportes (estrada, rio e voos);
- Esforço das comunidades para abrir estradas e o “aproveitamento” das prefeituras por voto, além de realizarem obras impróprias (problemas ambientais, barramento e assoreamento);
- Recursos de/para transporte próprio (orçamentos próprios da associação, SESAI ou ATER;
- Pistas de voos não homologadas e mal distribuídas;
- Acesso a combustível para áreas isoladas (com riscos associados ao transporte);
- Dependência de combustíveis fósseis (dificuldade para produzir alternativas viáveis).



Foto: Sabrina Brito / ÓSociobio

- Longas distâncias com preços altos de combustíveis;
- Falta de embarcações. Alto custo e baixa oferta.
- Valores das passagens aéreas caríssimas e com frota aérea defasada (qualidade dos meios de transporte para a Região Norte é péssima; frequência baixa e horários ruins; sem equidade entre regiões; desmobilização das frotas do Norte);
- Insegurança nos rios e estradas (garimpeiros, madeireiros, piratas nos rios, traficantes;
- Morte expressiva da fauna após asfaltamento das estradas;
- Necessidade de idas frequentes para acesso às políticas públicas e benefícios na sede do município



Foto: Mariel Nakane / ISA

## NECESSIDADES

- Mapear a mobilidade dos municípios e territórios tradicionais;
- Alternativas como rabetta solar - Necessidade de pilotos para testar;
- Contratos de manutenção de equipamentos, máquinas e motores. Podem prever capacitações para uso e manutenção;
- Pensar no Bioma Amazônia de forma diferenciada e de acordo com as realidades;
- Aumento e qualificação da frota pesqueira (especialmente Amazonas).
- Serviço que informe a precisão dos serviços de transporte e logística.
- Atenção à estrutura dos portos/entreportos para transporte de passageiros e cargas da sociobiodiversidade (riscos de acidentes na entrada e saída de embarcações);
- Embarcações adequadas para transporte para os produtos da sociobiodiversidade (+perecíveis, como pescados);
- Logística para áreas mais isoladas com frequência adequada de logística (transporte) pública.
- Oferecer serviços públicos 1X por semana / 10x10 dias – não precisa ser com maior frequência;
- Barco Escola e Ambulancha – Serviços sociais devem ir para a comunidade! (prova de vida, Bolsa Família, CAF etc.);
- Subsídios para garantir frota (rotas) aérea para o Norte (quantidade e qualidade);

## RESPOSTAS SOBRE CONDIÇÕES AMBIENTAIS, SAZONALIDADE E MUDANÇA DO CLIMA

Como as condições ambientais e a sazonalidade (cheias, secas etc.) **impactam** as necessidades de mobilidade e quais **soluções** são consideradas prioritárias para mitigar esses efeitos?

- Na época da seca os rios ficam menos transitáveis e na época da chuva as estradas ficam menos transitáveis;
- Condições extremas deterioram os veículos;
- Respeitar o modal adequado à estação;
- Rotas alternativas mais longas e custosas em eventos extremos;
- Alto custo de transporte dos turistas para as comunidades. Solução: linha de barco/voadeira até comunidades turísticas.



Foto: Equipe Devallor

## IDEIAS GERAIS

Outras necessidades e propostas que surgiram durante discussão em grupo

- Aprimorar a **coleta de dados** e informações da sociobiodiversidade (ex.: censo agropecuário);
- Acordos interministeriais, interfederativos e interinstitucionais para formulação, execução, alocação de recursos e monitoramento de um **Programa de Logística para a Sociobiodiversidade**;
- Pesquisa do **destino da produção** da sociobiodiversidade (institucionalizar dentro do IBGE);
- **Redução e/ou isenção de impostos** (pirarucu no Amazonas é isento de ICMS);
- **Incentivos fiscais** para quem compra produtos da sociobiodiversidade;
- Garantir recursos para viabilizar a **participação social** em todas as regiões e em todas as etapas do PIT (Planejamento Integrado de Transportes);
- Apoio à **formalização** e CNPJ de iniciativas produtivas da sociobio;
- Apoio à **energia para produção** e acesso a internet;
- Mapear necessidade de rotas (acessos);
- Criar **cooperativas de transporte**;
- Formação/capacitações para **manutenção** de maquinários;
- **Atravessadores**: possível entrarem na cadeia como prestadores de serviços.

# ENCERRAMENTO

Após a etapa das oficinas, foi solicitado aos participantes interessados manifestação sobre o evento, sugestões e críticas. Foram ressaltados os seguintes pontos:

## **Direitos de Transporte e Inclusão**

Leonardo Moura (ISA) ressaltou a importância da inclusão de comunidades em áreas distantes no sistema de transporte, afirmando que ter acesso a um ônibus ou outro meio de transporte é um direito fundamental. Ele também destacou a necessidade de garantir a visibilidade de setores como a produção de castanha, que é vital para muitas comunidades, mas muitas vezes ignorada em políticas públicas, exemplificando que a última perda de safra da castanha não foi “sentida” pelo governo da mesma forma como perda de safras da cafeicultura ou sojicultura.

## **Crise Climática e Transporte**

Fernanda Alvarenga (Coletivo Pirarucu) enfatizou que o transporte é vital para as comunidades manterem suas atividades econômicas e culturais, principalmente em tempos de crise climática. Ela sugeriu que fosse discutido mais profundamente o impacto das mudanças climáticas, que afetam a segurança alimentar e a saúde dessas populações.

## **Invisibilidade de Certos Setores**

José Mário (COOPERPESCA) falou sobre a invisibilidade das comunidades que dependem da pesca e da produção animal, muitas vezes não reconhecidas na política pública, apesar de sua importância para a economia local e nacional. Ele destacou a dificuldade dessas populações em permanecer em seus territórios devido a questões econômicas e a falta de apoio para isso.

**Logística na Saúde Indígena:** Romélia Silva (SESAI) apontou a importância de ouvir as demandas dos povos indígenas, especialmente em relação à logística de saúde e saneamento. Ela mencionou a necessidade de uma melhor infraestrutura logística para garantir que os serviços de saúde cheguem a essas comunidades.

**Próximos Passos:** Gabriela Avelino (SFPLAN/MT) agradeceu as contribuições e explicou que, após a coleta de problemas, haverá uma fase de proposição de soluções. Ela pediu que todas as informações e dados relevantes fossem encaminhados até o dia 13 de julho, para que pudessem ser incluídos no diagnóstico do Plano Nacional de Logística (PNL).



# MENSAGEM DA SOCIEDADE CIVIL

Há muito, a política de transportes federal têm operado como uma **ameaça** aos territórios, modos de vida e direitos de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais. Ainda hoje, povos indígenas que foram contactados pela sociedade envolvente no contexto de abertura de rodovias continuam sofrendo com danos e impactos nunca superados. Ainda hoje, comunidades tradicionais tem seus modos de vida e direitos violados por projetos de hidrovias, portos, rodovias e ferrovias no país.

Neste contexto, o Plano Nacional de Logística 2050 tem a oportunidade de inaugurar uma **nova relação** entre o planejamento de transportes federal e os territórios de PIQCT. Uma relação positiva, que reconheça os **valores intrínsecos da sociobiodiversidade brasileira**, e que se volte a enxergar as **necessidades de transportes da sociobio** com a mesma atenção dada historicamente às necessidades dos grandes setores econômicos exportadores.

O engajamento amplo de mais de 20 organizações da sociedade civil e de associações e cooperativas no evento mostrou que a **agenda de infraestrutura é fundamental** para a **viabilidade das cadeias produtivas da sociobio** e para a **consolidação dos direitos e proteção dos territórios de PIQCT**.

Sabemos que os desafios de transportes para as economias da sociobiodiversidade e para mobilidade e abastecimento de PIQCT demandam **soluções integradas entre diferentes políticas públicas**.

Mas reforçamos que o **envolvimento do Ministério dos Transportes** e a inclusão e o reconhecimento da **agenda de transportes para sociobiodiversidade no Plano Nacional de Logística 2050** são passos fundamentais para que as medidas e investimentos necessários para que essa agenda seja priorizada pelo governo federal nos próximos anos.

# LISTA DE PRESENÇA

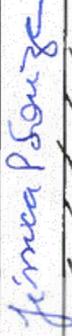
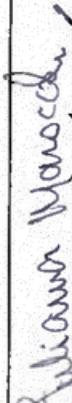
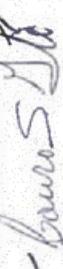
Reunião de Grupo Focal - Sociobiodiversidade no Plano Nacional de Logística 2050

04 de junho de 2025 - MANHÃ

Nome	Instituição	Presença
Adriana Portugal	Instituto Brasileiro de Auditores de Obras Públicas (IBRAOP)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aline Santana Contar de Souza	Gerente de Projeto - Ministério dos Transportes	
Aluisio Patrocínio de Sousa	Cooperativa Mista da Flona do Tapajós (COOFLONA)	<input checked="" type="checkbox"/>
Ana Claudia Torres	Coletivo Pirarucu	
Andrea Bonfim	Coordenação Nacional de Articulação das Comunidades Negras Rurais Quilombolas (CONAQ)	<input checked="" type="checkbox"/>
Andressa Neves	WWF Brasil	
Antônio Marcos Ferreira de Oliveira		
Barbara Fellows	Instituto Sociedade, População e Natureza (ISPEN)	<input checked="" type="checkbox"/>
Bruna de Vita	Diretoria de Políticas de Bioeconomia / Ministério de Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA)	<input checked="" type="checkbox"/>
Brunno Santos Gonçalves	DIMEISUPET - INFRA S.A	<input checked="" type="checkbox"/>
Bruno Malaquias	Instituto Brasileiro de Auditores de Obras Públicas (IBRAOP)	
Camila Batista Marins Carneiro	Ministério de Desenvolvimento Social	
Carlos Alberto Ayupe	Controladoria Geral da União (CGU)	
Carolina C. Clemente		
Cleber Oliveira	Instituto Kabu	<input checked="" type="checkbox"/>
Daniel Klinger Vianna	DIMEISUPET - INFRA S.A.	
Eduardo Grana		
Estevão Benfica	Instituto Socioambiental (ISA)	<input checked="" type="checkbox"/>
Fani Mamede	SUST - Ministério de Transportes	
Fernanda Alvarenga	Coletivo Pirarucu	

*Handwritten signature: Fani Mamede*

50 *Handwritten signature: Yandulapeta Wairari* ATIX

Fran Paula de Castro	Coordenação Nacional de Articulação das Comunidades Negras Rurais Quilombolas (CONAQ)	
Francinaldo Lima	Rede Terra do Meio	x 
Gabriela Maretto	Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI)	
Gabriela Monteiro Avelino	Subsecretaria de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes	x 
Gilson Oliveira	Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (COIAB)	
Henrique Kefalás	Instituto Linha D'água	x 
Ianelli Sobral Loureiro	Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA)	
Isis Rosa Nóbile Diniz	Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)	x 
Jessica Pereira de Souza	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (UNDP)	x 
João Andrade	GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra)	x 
João Francisco Maria	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDICS)	
José Mario Fortes	Cooperativa dos Pescadores Artesanais – Cooperpesca Artesanal, sediada no município de Iguape-SP	x 
Júlia Mascarello		
Juliana Marocolo	IIEB / Observatório da Castanha (OCA)	x 
Kokoro Mekragnotire	Instituto Kabu	x 
Larissa Spinola	Coordenadora-Geral - Ministério dos Transportes	
Larissa Costa	Controladoria Geral da União (CGU)	x 
Lauro Satoru Ito	Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA)	x 
Leonardo de Moura	Instituto Socioambiental (ISA)	x 
Lilian Lindoso	Secretaria da Secretaria Nacional de Segurança Alimentar do Ministério do Desenvolvimento Social e Assistência Social, Família e Combate à Fome	
Luiza Neis Ramos	DIMEI/SUPET - INFRA S.A.	x 

Marcelo Lucena de Albuquerque Romeiro	Controladoria Geral da União (CGU)	<i>Marcelo Lucena</i>
Marcelo Martins	Instituto Socioambiental (ISA)	<i>x</i>
Maria Aldete Justiniano da Fonseca	SETEQ/MDA	
Mariel Nakane	Instituto Socioambiental (ISA)	<i>Mariel Nakane</i>
Mateus Santos Rodrigues	Coordenador-Geral - Ministério dos Transportes	<i>Mateus Santos Rodrigues</i>
Nilce De Pontes Pereira dos Santos	Rede de Mulheres Agricultoras	<i>Nilce De Pontes Pereira dos Santos</i>
Pollyanna C. Sousa	Diálogos Pró-Açai	<i>x</i>
Raissa Gabriela Gomes Silva	Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)	<i>x Raissa Gomes</i>
Renata Utsonomya	GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra)	
Roberto Fernandes de Souza Júnior	Controladoria Geral da União (CGU)	<i>x Roberto</i>
Rodrigo Santos Ferreira	Coordenador-Geral - Ministério dos Transportes	<i>x R. Santos</i>
Selma Dealidina Mbaye	Coordenação Nacional de Articulação das Comunidades Negras Rurais Quilombolas (CONAQ)	
Silvio Porto	Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB)	<i>Stephany de Araújo Sena</i>
Stéfanie de Araújo Sena	Memorial Chico Mendes	<i>x</i>
Stephany caroline rodrigues	UNDP	<i>x</i>
Wanderley Rocha da Silva	UNDP	<i>x</i>

*Romelia Silva*  
*Francisla Falcão de Castro - CONAQ*

*AURIVIAN SANTANA DA SILVA - DEVALUOR*  
*Miriam de Oliveira - DEVALUOR*

*Miriam Oliveira de Sá*

*Emily Montenegro - GT INPPA*  
*Francisla Falcão da Silva - UNIDADES RANANIMA*

Barbara Bueno, Instituto Jatai, Bueno

Johna Buf. Bueno

LUNA CORDEIRO COSTA

RENATA UTSUNOMIYA

JOHN SOU SOUZE

M<sup>re</sup> Selma de S. Martins

Breut Militkau

Dionete L. Achezar

Wend Almed

Alessa Nunes

JULIA DA MATA NUNES RACHA

Christiane Araujo da Silva

Naime Andreoli Bittencourt

FERNANDO G. MOTTA

WILLIAM GEORGE LOPES SAAB

IRENE SO. TAVANER

SFPLAN / AT

GT INFRAESTRUTURA  
E JUSTICA SOCIOAMBIENTAL

GT - info

Turioria

GT-Inter

COPABASE

WWF

MDA - 490.602.281-20

CGU / CGCCIMA

COMPAS  
COMAB

MMA/SBC/DEB/CORBIO

EVILCOR/FACILITACAO

MBelma

# EQUIPE TÉCNICA DEVALLOR

---

## **Coordenação**

José Fragoso da Silva Júnior  
Engenheiro Florestal (UFRPE)  
Doutorando em Meio Ambiente e Sociedade,  
Economia Ecológica e Ecologia Política (UPO)  
Mestre em Ciências Florestais-Manejo Florestal  
(UFRPE).

## **Equipe executora**

- Aurivan Santana da Silva, Engenheiro Agrônomo, possui Especialização em Agricultura Familiar Camponesa e Educação do Campo e Especialização em Tecnologias de Baixa Emissão de Carbono.
- Gustavo Corrêa de Assis, Engenheiro Florestal, possui MBA em Gestão de Negócio pelo IBMEC.
- Mariana Abuchain, jornalista formada em Comunicação pela Universidade de Brasília (UnB), com mobilidade acadêmica pela universidade de santiago de compostela.

## **Contato**

E-mail: [contatos@devallor.com.br](mailto:contatos@devallor.com.br)



**Instituto  
Socioambiental**



**Observatório das  
Economias da  
Sociobiodiversidade**

**gt.** INFRAESTRUTURA  
E JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL  
**infra**