Serviço Público Federal

PROCESSO Nº
02017.003534/2000-42

NOME: **FERROVIA MALHA FERROVIÁRIA SUL (PR, SC, SP, RS) VOLUME XXIV**

ANO: **2000**

PROCEDÊNCIA:

REFERÊNCIA:

ASSUNTO: MMA/IBAMA DIVISÃO DE COMUNICAÇÃO ADMINISTRATIVA
PROCESSO: 02017.003534/2000-42
INTERESSADO: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.
CLASSIFICAÇÃO ARQUIVÍSTICA: 440.2
DATA: 03/12/2012
DOCUMENTO PROCEDÊNCIA: 26/10/2000
RESUMO: LICENÇA DE OPERAÇÃO PARA MALHA FERROVIÁRIA SUL (PR, SC, SP, RS). VOLUMES 1 A 24.

ANDAMENTO

ÓRGÃO	DATA	ÓRGÃO	DATA	ÓRGÃO	DATA	ÓRGÃO	DATA	APENSAÇÃO ANEXAÇÃO

DILIC/IBAMA
FL. 4447
Ass.:

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 30 dias do mês de maio de 2014, procedemos a abertura deste volume nº XXIV do processo de nº 02017.003534/2000-42, que se inicia com a página nº 4447. Para constar subscrevo e assino.

Maycon Martins
MAYCON ROBERTO DA S. MARTINS
Responsável do(a) /IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

DILIC/IBAMA
Fl. 4448
Ass.:

DESP. ABERT. VOL. 000710/2014 COTRA/IBAMA

Brasília, 29 de maio de 2014

Ao Arquivo Setorial do SETORIAL DILIC

Solicitamos a abertura de volume no processo nº 02017.003534/2000-42. Após abertura tramite o processo a Coordenação de Transporte.

MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO
Coordenador da COTRA/IBAMA

DIGITALIZADO NO IBAMA 02001.006743/2014-12
14.04.14.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

DILIC/IBAMA
Fl. 4449
Ass:

Carta nº 163/GMA/2014

Curitiba, 14 de fevereiro de 2014

Ao
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Ilmo. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
Coordenador de Licenciamento de Transporte - COTRA
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar
70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Entrega do relatório de atendimento a ocorrência ferroviária – X81 ocorrido em 15 de janeiro de 2014, no km 160+500, situado no Município de Santa Cecília/SC

Prezado Senhor,

A **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL** CNPJ 01.258.944/0005-50, vem, respeitosamente, perante V.Sa., apresentar o relatório de atendimento ao acidente ferroviário-X81 ocorrido em 15 de janeiro de 2014, no Município Santa Cecilia/SC.

Sendo o que se cumpria para o momento, colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos.

Rosangela Dorta

Rosangela Campanholi Dorta
ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental
CNPJ 01.258.944/0005-50

À ANALISTA GIULIANA, P/ ANÁLISE
Em 17/4/2014

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

Marcus Vinicius L. C. de M.
Coordenador de Licenciamento de Transporte
Coordenador de Licenciamento

DILIC/IBAMA
Fl. 4950
Ass:

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta

De: Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Enviado em: quinta-feira, 16 de janeiro de 2014 08:49
Para: LinhaVerde (linhaverde.sede@ibama.gov.br); 'EmergenciasAmbientais'; 'Cotra (cotra.sede@ibama.gov.br)'
Cc: IBAMA Giuliana (giuliana.berghella@ibama.gov.br)
Assunto: Comunicado de acidente Ambiental_X81
Anexos: comunicado Santa Cecília_X81.pdf

Prezados, bom dia

Comunico através do presente o acidente ferroviário ocorrido n o município de Santa Cecília SC com tombamento de 2 locomotivas e 2 vagões carregados com container. Houve vazamento de diesel da locomotiva.

Equipe de atendimento emergencial est atendendo a ocorrência.

Em anexo comunicado de acidente.

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Gerente de Emergências e Conformidade Ambiental
[illegible]
[illegible] site: www.all-logistica.com

DILIC/IBAMA
Fl. 4451
Ass.

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta

De: Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Enviado em: quinta-feira, 16 de janeiro de 2014 09:51
Para: 'sampaio@cbm.sc.gov.br'; 'aldo.neto.sbc@gmail.com'
Assunto: ENC: Comunicado de acidente Ambiental_X81
Anexos: comunicado Santa Cecília_X81.pdf; X81.kmz

Prezados, bom dia

Encaminho o comunicado de acidente.

Como o local é de difícil acesso segue kmz aproximado do local.

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Coordenadora de Licenciamento e Qualidade Ambiental
[illegible] | visite nosso site: www.all-logistica.com

De: Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Enviada em: quinta-feira, 16 de janeiro de 2014 08:49
Para: LinhaVerde (linhaverde.sede@ibama.gov.br); 'EmergenciasAmbientais'; 'Cotra (cotra.sede@ibama.gov.br)'
Cc:
Assunto: Comunicado de acidente Ambiental_X81

Prezados, bom dia

Comunico através do presente o acidente ferroviário ocorrido n o município de Santa Cecília SC com tombamento de 2 locomotivas e 2 vagões carregados com container. Houve vazamento de diesel da locomotiva.

Equipe de atendimento emergencial est atendendo a ocorrência.

Em anexo comunicado de acidente.

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Coordenadora de Licenciamento e Qualidade Ambiental
[illegible] | www.all-logistica.com

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta

De: Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Enviado em: quinta-feira, 16 de janeiro de 2014 09:19
Para: 'carlos@fatma.sc.gov.br'
Assunto: ENC: Comunicado de acidente Ambiental_X81
Anexos: comunicado Santa Cecília_X81.pdf

Carlos, bom dia

Encaminho o comunicado de acidente ambiental.

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Coordenadora de Desenvolvimento e Gerenciamento Ambiental
[illegible] www.all-logística.com

De: Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Enviada em: quinta-feira, 16 de janeiro de 2014 08:49
Para: LinhaVerde (linhaverde.sede@ibama.gov.br); 'EmergenciasAmbientais'; 'Cotra (cotra.sede@ibama.gov.br)'
Cc:
Assunto: Comunicado de acidente Ambiental_X81

Prezados, bom dia

Comunico através do presente o acidente ferroviário ocorrido n o município de Santa Cecília SC com tombamento de 2 locomotivas e 2 vagões carregados com container. Houve vazamento de diesel da locomotiva.

Equipe de atendimento emergencial est atendendo a ocorrência.

Em anexo comunicado de acidente.

Rosangela Aparecida Campanholi Dorta
Coordenadora de Desenvolvimento e Gerenciamento Ambiental
[illegible] www.all-logística.com

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

DILIC/IBAMA
Fl. 4453
Ass.

Relatório Preliminar de Atendimento a Ocorrência Ferroviária ocorrida no KM 160 + 500, entre Campo Alto e Ubatã, situado na cidade de Santa Cecília, Estado de Santa Catarina, em 15 de janeiro de 2014.

1.Local

O acidente ocorreu no KM 160 + 500, entre Campo Alto e Ubatã, Estado de Santa Catarina, em 15 de janeiro de 2014.

29º49'56.94" S – 50º17'05.75"O

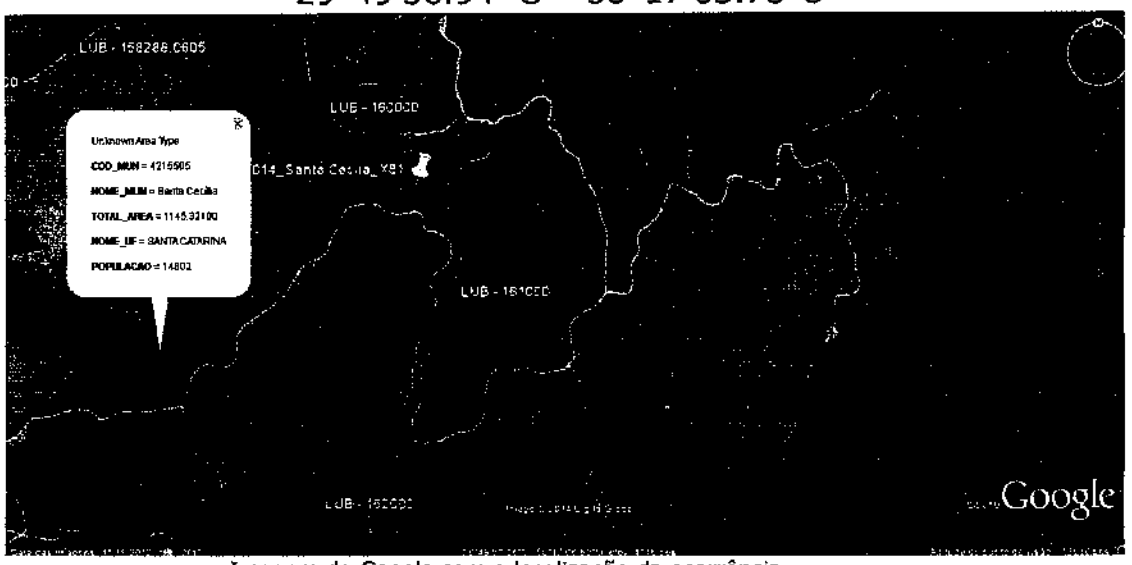


Imagem do Google com a localização da ocorrência.

2.Histórico

No dia 15/01/2014, aproximadamente às 15:h45min, o trem X81, formada pelas locomotivas 1 GUB 4407-8L e 2 UG1 4304-7L, conduzindo 27 vagões containers com 405,74 metros, trafegava de Uruguaiana (NUG), com destino a Tatuí (ZTY), quando circulava o trecho de Ubatã – Campo Alto, no Km 160 + 500 colidiu em uma queda de barreira ocasionando o tombamento da primeira locomotiva e descarrilamento da segunda locomotiva mais três vagões containers.

3.Acionamentos

As providências emergenciais para o atendimento do acidente foram tomadas imediatamente após a sua ocorrência, de acordo com os procedimentos operacionais vigentes, com acionamento realizado pelo CCO - Centro de Controle Operacional, localizado na Sede da ALL, em Curitiba/PR. comunicando a Superintendência de Segurança e Meio Ambiente e esta, por sua vez, providenciou o acionamento das seguintes equipes, empresas e entidades:

- Acionamento das equipes da Ferrovia: Meio Ambiente, Segurança do Trabalho, juntamente com as turma de Via Permanente de Santa Cecília e Monte Castelo, e acionamento de empresas especializadas em atendimento emergencial.
- Comunicação por e-mail ao setor central de emergências do IBAMA Brasília/DF e SC, FATMA e Defesa Civil.
- Acionada a empresa JM Transportes responsável pela assistência ao atendimento do acidente (refeição, equipamentos, ferramentas, e posterior limpeza dos resíduos).
- Acionado a empresa CETRIC – Central de Tratamento de Resíduos responsáveis pela destinação correta dos resíduos contaminados.
- As equipes de via permanente também se fizeram presentes em tempo integral para dar suporte a reconstrução do trecho comprometido.

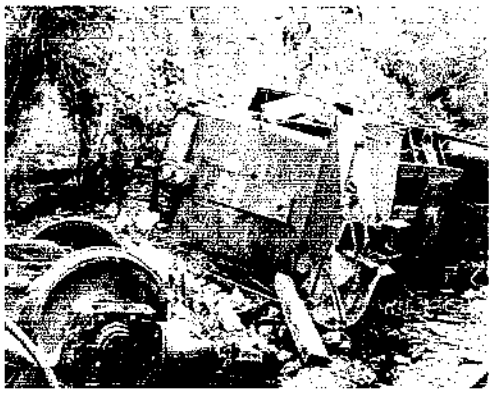
4.Detalhamento do atendimento a emergência

Após o recebimento do comunicado, o Técnico de Segurança do Trabalho e Meio Ambiente responsável pela área se deslocou até o local do acidente para tomar todas as providências cabíveis e minimizar o eventual impacto causado pelo vazamento do óleo.

Além dos cuidados com a contenção, serão tomadas medidas emergenciais para que todo óleo seja recolhido e destinado de forma efetiva.

5.Registro Fotográfico:


Local do Acidente


Local do Acidente


Local do Acidente


Local do Acidente

6. Causa

Queda de barreira.

7.Conclusão

Todos os atendimentos necessários foram tomados para que o local, o tráfego de trens e as condições da ferrovia fossem recuperados de forma rápida e eficiente.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

DILIC/IBAMA
Fl. 4456
Ass.:

A equipe responsável pela contenção, limpeza e remoção dos resíduos do solo atingido pelo vazamento do óleo está em fase de conclusão.

De acordo com as evidências observadas no momento dos primeiros atendimentos, foi atribuído como causa do acidente, queda de barreira. Todo o trecho ferroviário comprometido já foi restaurado, normalizando a circulação.

A Investigação da área esta em fase de contratação.

p/ Rosangela Dorta

Jefferson Miguel Ramos
Técnico de Segurança e Meio Ambiente
ALL – América Latina Logística Malha SUL

DILIC/IBAMA Fl. 4452 Ass.

MEM. 005529/2014 DILIC/IBAMA

Brasília, 15 de abril de 2014

Ao Senhor Procurador Federal da PFE

Assunto: **ALL Malha Sul: Ação Civil Pública nº 5003514-37.2014.404.7209/SC do Ministério Público Federal – Procuradoria da República em Jaraguá do Sul/SC**

1. No âmbito do processo de licenciamento ambiental da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. (nº 02017.003534/2000-42), acuso o recebimento, em 11/04/2014, de e-mail da Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA/SC – PFE/IBAMA/SC solicitando esclarecimentos da Coordenação de Transportes – Rodovias e Ferrovias acerca do bloqueio, por composições da ALL, de Passagens em Nível – PNs no Bairro Rio Vermelho Estação, município de São Bento do Sul/SC, visando embasamento de resposta à Ação Civil Pública nº 5003514-37.2014.404.7209/SC do Ministério Público Federal – Procuradoria da República em Jaraguá do Sul/SC.

2. Primeiramente é necessário informar que o Ofício nº 02001.012510/2013-78 COTRA/IBAMA, de 07/10/2013, não foi recebido pelo empreendedor, o que levou à emissão, em 03/02/2014, do Ofício nº 02001.000926/2014-24 COTRA/IBAMA (cópia anexa), com igual teor.

3. Em resposta às solicitações de esclarecimentos, informo que:

A. O Ibama não autorizou, tampouco foi demandado pela ALL Malha Sul, o estacionamento de composições extrapolando os limites do pátio ferroviário existente no local.
B. A operação da ferrovia concedida à ALL – América Latina Logística Malha Sul nos Estados do Paraná e de Santa Catarina está amparada pela Licença de Operação nº 559/2006 (cópia anexa).
C. A Diretoria de Licenciamento Ambiental, além do envio do Ofício nº 02001.000926/2014-24 COTRA/IBAMA, até o momento não tomou "outras medidas contra a ALL". Destaco que esta Diretoria prioriza, na condução dos processos de licenciamento ambiental, a adoção de medidas de mitigação dos impactos ambientais de menor magnitude originados por condutas equivocadas dos empreendedores, antes do encaminhamento de solicitação de aplicação das sanções legais cabíveis à Diretoria de Proteção Ambiental – DIPRO.

4) Em 18/03/2014 foi protocolada a Carta nº 131/GMA/2014 da ALL (cópia anexa), na qual a empresa afirma ter adotado novo procedimento no local, *"puxando toda a composição para dentro do pátio, evitando assim que a PN fique trancada"*.

Anexos:

e-mail da Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA/SC;

Ofício nº 02001.000926/2014-24 COTRA/IBAMA;

Licença de Operação nº 559/2006;

Carta nº 131/GMA/2014 ALL.

Atenciosamente,

THOMAZ MIAZAK DE TOLEDO
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA

Assunto: Fwd: Re: ENC: ACP 5003514-37.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE Prazo:14/04
De: Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo <marcus.melo@ibama.gov.br>
Data: 11/04/2014 10:14
Para: giuliana.berghella@ibama.gov.br

-------- Mensagem original --------
Assunto: Re: ENC: ACP 5003514-37.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE Prazo:14/04
Data: Thu, 10 Apr 2014 09:12:41 -0300
De: Gustavo.Pinto@ibama.gov.br
Para:PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA <pfeii.sc@agu.gov.br>, Marcus.Melo@ibama.gov.br, Giuliana.Berghella@ibama.gov.br
CC: Sergio de Oliveira Netto <sergio.netto@agu.gov.br>

Caros
Coordenador de Transportes
MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO e Giuliana Cousin Berghella

Recebi a demanda judicial abaixo, que acredito seja relativa ao processo nº 02017.003534/2000-42.
Como se trata de demanda especificamente relacionada ao licenciamento, solicito o atendimento, com envio das informações diretamente ao Procurador Sérgio de Oliveira Netto (sergio.netto@agu.gov.br).
Obrigado,
Gustavo Romeiro Mainardes Pinto
Analista ambiental - IBAMA/SC

Citando "PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA" <pfeii.sc@agu.gov.br>:

> Gustavo, encaminho.
>
> Atenciosamente.
>
> Odiron Jônio de Souza
>
> Técnico Administrativo
>
> PFE/IBAMA/SC

De: Sergio de Oliveira Netto
Enviada em: quarta-feira, 9 de abril de 2014 15:54
Para: PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA
Cc: cojud (cojud.sede@ibama.gov.br); Bianca Duarte Teixeira Lobato
Assunto: ACP 5003514-37.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE

DESPACHO PSF/JVL/SJ-CONT/SECONT n.º 032/2014

Joinville, 09 de abril de 2014.

Ilmo. Senhor Dr.

HENRIQUE ALBINO PEREIRA

Procurador Federal

PFE do IBAMA em Santa Catarina

Av. Mauro Ramos, nº 1.113 – Ed. Nacional, Centro

CEP: 88.020-302, Florianópolis/SC

Venho, respeitosamente, solicitar informações a serem prestadas nos autos da **AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5003514-37.2014.404.7209/SC (Chave 566743310214), movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face de ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A., MUNICÍPIO DE SÃO BENTO DO SUL, UNIÃO e IBAMA.**

No caso, alega do DD. MPF, em síntese, que:

> **A presente Ação Civil Pública tem por desiderato buscar o necessário e suficiente provimento jurisdicional, com vista à proteção do direito de ir e vir, à integridade física, à vida e à segurança de qualquer pessoa que necessite se locomover pelas vias de acesso ao Bairro Rio Vermelho Estação, no Município de São Bento do Sul/SC, na exata medida em que objetiva deferimento de obrigação de fazer e não fazer (não obstrução de vias públicas), além de pleito de reparação por danos morais coletivos, em decorrência da reiterada obstrução das vias de acesso do referido local, por máquinas e vagões da empresa América Latina Logística – ALL. Além disso, pretente a presente ação a realização de um diagnóstico, por meio de equipe técnica habilitada, das inadequações de sinalização da linha férrea que corta o citado bairro, com a posterior implantação das medidas de segurança necessárias.**

...

Trata-se de representação inicialmente encaminhada em conjunto, pela Associação de Moradores do Bairro Rio Vermelho Estação e pela Associação de Pais e Professores da Escola Municipal Emílio Engel, relatando a rotineira obstrução das vias de acesso ao Bairro Rio Vermelho Estação, no Município de São Bento do Sul/SC, por máquinas e vagões da empresa América Latina Logística – ALL, comprovadamente nos períodos entre abril e junho de 2013.

Consoante demonstra o relatório de monitoramento de fls. 20-22, a empresa ré realizava manobra das locomotivas e vagões por períodos de até 1:30min, impedindo a locomoção dos pedestres e dos veículos no Bairro Rio Vermelho Estação, na maioria das vezes, em horários de maior fluxo diário (entrada e saída de escolas e/ou início e final do horário comercial).

O que se pôde constatar, das provas angariadas, é que tais manobras poderiam realizar-se em apenas 10 minutos, conforme a própria empresa informou no Ofício de fls. 78-80. Contudo, por aproximadamente 3 meses, foi realizado em tempo muito superior ao devido (na média aproximada de 45 minutos) e em horários de "pico", cerceando o direito de ir e vir das pessoas que lá passavam, além de causar comprovadamente transtornos muito mais graves, como se verá adiante. (vale ser ressaltado que a empresa-ré também confessou suas irregularidades e excessos na reportagem jornalística de fl. 70).

Consoante informa o Ofício de fls. 24, subscrito pelo Comandante do Corpo de Bombeiros de São Bento do Sul, corroborando o relatado na representação supracitada, a obstruções das vias públicas pelos vagões da empresa-ré prejudicava o trabalho do Auto Socorro de Urgência do Corpo de Bombeiros, colocando em risco a integridade física e a própria vida dos transportados.

...

Nesse ponto, importante ser esclarecido que as autoridades administrativas não exerceram com eficácia o seu poder/dever fiscalizatório.

O IBAMA como órgão fiscalizador do licenciamento ambiental em questão notificou a empresa-ré para prestar esclarecimentos somente após provocação deste *Parquet* (Ofício de fl. 115), não havendo notícia de autuação ou de abertura de procedimento administrativo pelo ocorrido.

Repita-se, o IBAMA somente atuou tradiamente depois da provocação do Ministério Público Federal e apenas se limitou em informar que comunicou a empresa ALL para a mesma suspender ***"...imediatamente o estacionamento de composições no trecho da ferrovia que intercepta qualquer passagem em nível do bairro Rio Vermelho Estação, Município de São Bento do Sul/SC, uma vez que tal atividade não está prevista na licença de operação da malha ferroviária sob concessão da ALL – América Latina Logística Malha S.A. (fls. 14)***

A ANTT, por sua vez, conforme se verifica no Ofício de fls. 109-110, também não autuou a empresa-ré pelo ocorrido, tendo apenas solicitado esclarecimentos por correio eletrônico.

Sendo assim, é insustentável a manutenção de tal situação, visto que pode, a qualquer momento, voltar a se repetir (haja vista a "frouxidão" que tais fatos vem sendo tratados nas vias administrativas), ocasionando a violação de dispositivos constitucionais, legais e contratuais (concessão) e colocando novamente em risco a vida de pessoas, além de cercear seus direitos de ir e vir.

Ao que consta dos autos, o IBAMA teria enviado o OF 02001.012510/2013-78 COTRA/IBAMA, de 07 de outubro de 2013, notificando a empresa ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA AS (doc anexo), para *"...suspender imediatamente o estacionamento de composições no trecho da ferrovia que intercepta qualquer passagem em nível local, de modo a sanar o problema da mobilidade urbana da comunidade afetada..."*

Assim, solicito sejam prestados os seguintes esclarecimentos:

1) Se foi dada autorização pelo IBAMA para a realização destas manobras na ferrovia pela ALL;

2) Se existe procedimento de licenciamento ambiental pelo IBAMA para a exploração da ferrovia no trecho destacado nesta ação judicial;

3) Se além de enviar o OF 02001.012510/2013-78 COTRA/IBAMA, o IBAMA tomou outras medidas contra a ALL, tais quais realização de fiscalização *in loco*, aplicação de multas e outras providências assemelhadas;

4) Outros esclarecimentos que forem considerados importantes para o esclarecimentos dos fatos.

Tendo em vista o prazo concedido para que seja apresentada uma manifestação em juízo, solicito que estas informações sejam encaminhadas a esta Procuradoria-Seccional Federal em Joinville **no máximo até 14 de abril de 2014 (segunda-feira).**

Solicito que na resposta a este ofício seja dada preferência em atender as informações solicitadas pelo e-mail (enviando os documentos de informação e comprobatórios por arquivo eletrônico): sergio.netto@agu.gov.br.

Salientando que, por questões de agilidade e economia, não será enviado pelo correio este despacho.

Dada a URGÊNCIA do caso, solicito que, se porventura o IBAMA em Santa Catarina não tiver atribuições para se manifestar, que este expediente seja encaminhado ao setor do IBAMA com estas atribuições, em regime de urgência (com cópia para mim).

Peço que seja acusado o recebimento desta mensagem.

Atenciosamente,

Sérgio de Oliveira Netto

Procurador Federal

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont)!

MMA - IBAMA
DOCUMENTO:
03017.001365/2014
DATA 17/04/14

DILIC/IBAMA
Fl. 4461

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Carta nº 225/GMA/2014

Curitiba, 17 de abril de 2014.

AO
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA.
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Resposta ao Parecer 001096/2014 COTRA/IBAMA

Prezado Senhor,

A ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 02.502.844/0001-66, vem através deste, encaminhar resposta ao Parecer 0001096/2014 COTRA/IBAMA, conforme segue abaixo:

Informações gerais (página 02 do Parecer Técnico 001096/2014 COTRA/IBAMA):

- *"Foram informados, ainda, os demais dados solicitados pelo Ibama, exceto o tempo de vigência do contrato, não informado"*

A empresa consultora responsável foi contratada para elaboração da referida proposta, bem como atendimentos às adequações solicitadas pelo Ibama, as quais estão consolidadas no referido Parecer Técnico. O contrato iniciou em 20/11/2013 e encerrou-se em 23/01/2014, sem prejuízo às complementações *à posteriori*. Salienta-se que as informações completas acerca das equipes executoras do programa em cada uma das malhas sob concessão da empresa serão apresentadas com maior brevidade possível após aprovação do documento ora apresentado, visto que o processo de contratação das novas equipes já está em andamento.

Informações específicas (página 04 do Parecer Técnico 001096/2014 COTRA/IBAMA):

- *"Destaca que as campanhas na ALL Malha Paulista deverão ser iniciadas antes mesmo da aprovação pelo Ibama dos dados dos profissionais (...)"*

A execução dos monitoramentos ambientais dos programas da malha paulista foi iniciada em março de 2014. Nesta campanha, o Programa de monitoramento e mitigação de atropelamentos de fauna foi

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

À analista Guiliana,

p/análise.

28.4.2014

Marcus Vinicius L. C. de Melo
Coordenador de Licenciamento de Transportes,
Rodovias e Ferrovias
CETESB/SP - SÃO PAULO

executado na Malha Paulista somente através de veículo auto de linha, conforme diretrizes estabelecidas para as demais malhas com atividades em execução, de continuidade das ações até a aprovação da nova metodologia. A partir da próxima campanha, prevista para julho de 2014, as ações do programa na malha paulista e demais malhas sob concessão da ALL passarão a ser executado em atendimento às adequações de escopo solicitadas.

Metodologia para o Monitoramento dos Atropelamentos de Fauna e Análise dos Dados (página 07 do Parecer Técnico 001096/2014 COTRA/IBAMA):

- *Considerações Ibama: "O documento apresentado pela ALL reproduz, parcialmente, a metodologia determinada pelo Ibama, mas foram identificadas algumas omissões, que não serão todas destacadas, pois permanece a necessidade de atendimento às determinações do Escopo Mínimo do Programa de Monitoramento e Mitigação de Atropelamentos de Fauna, salvo manifestação distinta expressa neste Parecer Técnico"*

A Proposta metodológica apresentada através da Carta 018/GMA/2014, protocolo nº 02001.0014.09/2014-72 apresenta as principais diretrizes exigidas em atendimento ao parecer técnico nº 005957/2013 – COTRA/IBAMA, referente ao licenciamento de operação da malha paulista da América Latina Logística Malha Paulista S.A., especificamente as diretrizes e orientações contidas nas páginas 70, 71 e 72 do referido parecer. Ressalta-se que, além destas, todas as recomendações e determinações contidas na Instrução Normativa IBAMA nº 013/2013 serão igualmente atendidas pelo programa.

- *Critérios para divisão de trechos*

Foram realizadas as adequações solicitadas neste item pelo Parecer Técnico 001096/2014 COTRA/IBAMA, as quais são relacionadas no escopo mínimo reapresentado neste ato. O critério de definição das unidades amostrais efetivas passou a contemplar o sorteio aleatório dos trechos a serem percorridos a pé dentro dos blocos de 50 km, conforme diretrizes de reapresentadas no documento. Também foram adequados no documento os critérios de segurança necessários quanto ao apoio da concessionária para execução das atividades, visto que a nova metodologia de definição sem os critérios de segurança anteriormente demandará um maior apoio logístico através de veículo rodoferroviário e controle operacional para restrição de tráfego ou velocidade nos trechos com presença de equipes de monitoramento.

Ainda no tocante à adequação da metodologia de sorteio das unidades amostrais, serão consideradas todas as unidades de cada bloco nos sorteios anuais, independentemente destas terem sido contempladas em anos anteriores ou não, garantindo assim a adequabilidade estatística para a determinação dos trechos de monitoramento.

Também foi readequada a distribuição dos trechos dentro das LO's respectivas, bem como reavaliados os trechos inativos em processo ou planejamento de reativação. Estes foram igualmente inseridos na divisão da malha em unidades amostrais, porém somente serão incluídos nos sorteios quando do final do processo de readequação/licenciamento e início das atividades operacionais.

- *Taxas de atropelamento*

A proposta de taxas de atropelamento foi adequada no documento (Rev01), conforme diretrizes do referido parecer. Ressalta-se que serão calculadas as taxas de atropelamento sem correção diária e anual, bem como com correção por dia e ano, sendo estas informações adicionais que podem contribuir para a avaliação sazonal e histórica dos dados a serem obtidos.

- *Covariáveis*

A afirmação apresentada no documento de que a presença de grãos sobre a via próximos ao local de atropelamento poderá ser anotada, a critério dos técnicos responsáveis pela execução do trabalho foi equivocada. Em todos os registros, será observada e registrada a presença de grãos nas proximidades, em conformidade com as diretrizes constantes no Formulário padrão Ibama.

Unidades amostrais selecionadas (página 09 do Parecer Técnico 001096/2014 COTRA/IBAMA):

Quanto à definição das unidades amostrais efetivas (trechos a pé), estas foram redefinidas por meio de sorteio aleatório conforme diretrizes relacionadas no documento (Rev01). As correções realizadas nas diretrizes e metodologia de sorteio visam permitir a aleatorização de todos os trechos selecionados para monitoramento de atropelamento de fauna a pé, conforme solicitação do referido parecer.

P/AD

DILIC/IBAMA
Fl. 4464
Ass.:

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Cronogramas e distribuição temporal das campanhas ao longo do ano (páginas 12 e 13 do Parecer Técnico 001096/2014 COTRA/IBAMA):

Visando a compatibilização entre as diferentes malhas e a distribuição temporal das campanhas ao longo do ano, os cronogramas foram readequados de maneira a contemplar espaçamento fixo entre as campanhas de monitoramento e a realização de amostragens nas diferente estações do ano, sendo estabelecidas datas de início de cada campanha.

Apresentamos em conjunto desta a Revisão 01 do respectivo documento, contendo as adequações solicitadas no Parecer Técnico 001096/2014 COTRA/IBAMA.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de estima e apreço.

Atenciosamente,

P/

Stéfani Gabrieli Age
Superintendência de Segurança e Meio Ambiente
ALL – América Latina Logística

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

02001.004326/2014-97
24.04.2014

DILIC/IBAMA
Fl. 4465
Ass.:

Carta n° 250/GMA/2014

Curitiba, 23 de abril de 2014.

AO
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
A/C. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do IBAMA
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Informações acerca dos testes "Back-to Back"
Ref.: OF 02001.001777/2014-11 COTRA/IBAMA

Prezado Senhor,

A **ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A**, portadora do CNPJ 01.258.044/0005-50, vem em atenção ao ofício em epígrafe, que solicita informações sobre os testes *Back-to-Back* e demais avaliações de locomotivas com significativa geração de ruídos, esclarecer o que segue:

Inicialmente cumpre esclarecer que existem dois tipos de testes realizados com as locomotivas da ALL, o estático e o dinâmico.

O teste estático é realizado dentro das dependências dessa concessionária, local que possui isolamento acústico, a fim de evitar ruídos altos que prejudiquem a população ao redor.

Ocorre que, a reclamação apresentada a ANTT trata especificamente do teste dinâmico conhecido como *back-to-back*, por meio do qual três locomotivas simulam um trem em movimento.

Como o referido teste é executado em movimento, não é possível realiza-lo dentro das dependências da ALL, motivo pelo qual o mesmo é executado no trecho ferroviário que corta o município de Curitiba, nas proximidades das Escolas indicadas.

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

À ANALISTA GIULIANA,

P/ANÁLISE.

Em 28.4.2014

Marcus Vinicius L. C. de Melo
Coordenador de Licenciamento de Transportes,
Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTM/DILIC/IBAMA

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

DILIC/IBAMA
Fl. 4466
Ass.:

Ocorre que, o ruído gerado pelo referido teste é compatível ao ruído ocasionado pelo normal tráfego ferroviário que existe no local, desta forma, causa grande estranheza a alegação de que os testes estejam prejudicando o bem estar da população local.

Ademais, o local escolhido para realização do teste *back-to-back* foi definido após minuciosa analise sobre as demais possibilidades existentes nos trechos que cortam o município de Curitiba. Os testes têm duração de até 2 horas.

O trecho Curitiba – Paranaguá é um dos principais corredores da malha arrendada a essa concessionária, neste trecho há circulação diária de cerca de 16 pares de trem, desta forma, caso houvesse a alteração do local possivelmente haveria prejuízo na programação dos trens que por ali circulam, inclusive do trem de passageiros e da litorina.

Por outro lado, o Ramal Rio Branco é um local impróprio para a realização do teste tendo em vista que o mesmo possui inúmeras passagens em nível, muito próximas uma da outra, o que impossibilitaria a realização do mesmo.

Outro trecho analisado, Engenheiro Bley – Iguaçu, que se liga ao corredor central do Estado do Paraná, é extremamente demandado e a realização do teste inviabilizaria toda operação ferroviária existente atualmente.

Em atenção aos itens 4 e 5, enviamos em anexo os resultados das medições realizadas pela empresa LNZ – Soluções em Vibrações e Acústica, elaborado em julho de 2013.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

DIGITALIZADO NO IBAMA

Camila da Veiga Coutinho
ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental

Ata de Reunião

1. Organização			
Número:	000128/2014		
Data:	30/04/2014	Local:	COTRA
Hora Início:	10:00	Hora Fim:	11:00

2. Participantes

Nome	Instituição / Área	Pres	Endereço Eletrônico	Telefone	Rubrica
Janice Cabus	ANTT	Sim	janice.cabus@antt.gov.br		
Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo	COTRA	Sim	marcus.melo@ibama.gov.br		
Paulo P. Figueiredo	ANTT	Sim			
Clarice Santos Veloso	COTRA	Sim	clarice.veloso@ibama.gov.br		
Tatiana Veil de Souza	COTRA	Sim	tatiana.souza@ibama.gov.br		
Giuliana Cousin Berghella	COTRA	Sim	giuliana.berghella@ibama.gov.br		
Lilian Martins	COTRA	Sim	lilian.martins@ibama.gov.br		
Marco Antonio S. Salgado	ANTT	Sim	marco.salgado@antt.gov.br		
Rafaela Gomes S. Silva	ANTT	Sim			
Francisco Sales Neto	ANTT	Sim			

3. Assunto

Reativações de trechos ferroviários e Prolongamento da Linha 4 - MRS

4. Pauta

Reativações de trechos ferroviários e Prolongamento da Linha 4 - MRS

5. Texto da Ata

Pátio MRS

A reunião foi iniciada com a solicitação de encaminhamento de documento de resposta à solicitação da MRS Logística de enquadramento no artigo 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004 das obras de prolongamento da linha 4 em área do Porto de Santos. Ficou acordado que assim que analisada a Carta 041/2014-SMS-JF - MRS, 22/04/2014, com a definição do procedimento a ser seguido para o licenciamento deste empreendimento, o IBAMA encaminhará parecer à ANTT para acompanhamento da questão.

Ainda, após a discussão sobre procedimentos de licenciamento de pátios ferroviários, ficou acordado que o IBAMA encaminhará o Termo de Referência padrão para a ANTT e

se posicionará sobre a possibilidade da participação da ANTT em reunião convocada pela MRS no dia 15 de maio.

Reativação de Trechos

A ANTT informou que, atualmente, constam 33 trechos a serem reativados em todas as malhas ferroviárias. Desses, 22 estão concedidos à ALL - América Latina Logística.

Foi informado pelo coordenador da COTRA que, em se tratando desses processos, a regra é o enquadramento no já citado artigo 7º. Mas destacou que, a partir de memorial descritivo encaminhado pelo empreendedor, pode ser definida a necessidade de procedimento de licenciamento ambiental para as obras de reativação. Informou também que os procedimentos de comunicação com órgãos intervenientes devem ser realizados pelo Instituto, cabendo às concessionárias informarem ao IBAMA se o trecho em reativação intercepta terra indígena ou sua área de influência.

Em específico no que se refere à reativação do trecho Bauru/SP - Tupã/SP da ALL Malha Paulista, o IBAMA informou que não foi solicitado procedimento de licenciamento para as obras, estando essas autorizadas no âmbito da LO 1180/2013.

A ANTT solicitou que seja encaminhada memória de reunião realizada entre IBAMA e ALL em que foi solicitado documento indicando os trechos da ferrovia objeto de reativação que interceptam terras indígenas. Até o momento, a ALL não encaminhou o referido documento.

Ficou acordado, ainda, que o IBAMA encaminhará listagem dos Termos de Referência para reativação de trechos já emitidos pelo Instituto.

A ANTT ficou de enviar as deliberações que estabelecem os trechos e os prazos para a recuperação de trechos não operacionais.

6. Pendências e encaminhamentos	Data Limite	Responsável
Nenhum Item de Pauta foi Informado!		

Ata de Reunião

1. Organização			
Número:	000135/2014		
Data:	07/05/2014	Local:	COTRA
Hora Início:	14:00	Hora Fim:	18:00

2. Participantes

Nome	Instituição / Área	Pres	Endereço Eletrônico	Telefone	Rubrica
Giuliana Cousin Berghella	COTRA	Sim			
Patricia Fernandes da Silva Correia	COTRA	Sim			
Paloma Galvao Fernandes	COTRA	Sim			
Lilian Martins	COTRA	Sim			
Larissa Carolina Amorim dos Santos	COTRA	Sim			
Renata Twardowsky Ramalho	ALL	Sim			
Carlos Fiedler	ALL	Sim			

3. Assunto

Ferrovias ALL

4. Pauta

Ferrovias ALL

5. Texto da Ata

Durante a reunião técnica realizada em 07/05/2014 foram discutidos os seguintes assuntos:

Duplicação ALL Malha Paulista:

Em referência à solicitação de apresentação de proposta de implantação de Passagens de Fauna – PFs o Ibama informou que a avaliação das propostas protocoladas junto às Cartas nº 200 e nº 233/GMA/2014 não pôde ser finalizada, pois o Projeto de Engenharia apresentado pela empresa, aparentemente, indica apenas a cota da plataforma ferroviária (duplicada previamente), e não do leito natural. Assim, as informações contidas nas referidas Cartas poderiam estar equivocadas.

Foram destacadas à empresa estacas do projeto (seções transversais) em que existem pontes (plataformas já duplicadas), nas quais em somente um dos lados se observa desnível no terreno.

A ALL confirmou que, em virtude da plataforma ferroviária ser duplicada, quando da elaboração do Projeto de Engenharia não foi realizada a medição da cota do leito natural.

Diante de tal confirmação, o Ibama destacou que:

- A cota do leito natural é uma informação imprescindível para a avaliação da altura dos aterros e, consequentemente, da possibilidade de implantação de PFs;

- De posse de tal informação o Instituto poderá sugerir a implantação de PFs de diâmetro inferior ao proposto pela ALL (1,60 m), pois o diâmetro mínimo dos *tunnel liner* é de 1,20 m;

- Outros projetos de engenharia protocolados pela ALL (como os Segmentos II e III da Malha Norte) traziam as cotas do terreno, o que possibilitou o encaminhamento, pelo Ibama, de tabela com os locais para implantação de PFs, sem a necessidade de realização de uma série de reuniões.

O Ibama informou que não é necessário que a empresa realize a topografia da totalidade do empreendimento, somente dos pontos listados no Parecer Técnico nº 000650/2014 COTRA/IBAMA.

Foram então repassadas à ALL algumas considerações referentes à proposição de implantação de PFs, as quais serão detalhadas em Parecer Técnico, o qual incluirá avaliação da possibilidade de desbloqueio das obras nas pontes sobre o Córrego Acaraú de Baixo e Rio Cubatão.

Foi destacado pelo Ibama que as obras de duplicação da ponte sobre o Córrego Acaraú de Baixo também encontram-se bloqueadas devido a pendência referente à proposição de passagem seca para a fauna.

A ALL solicitou avaliação do Inventário Florestal referente aos viadutos rodoviários que serão implantados, já protocolado no Ibama.

<u>ALL Malha Sul</u>:

No que se refere à realização de testes *back-to-back* de locomotivas em Curitiba/PR, foi informado pelo Ibama que a Carta nº 250/GMA/2014 não atende integralmente ao Ofício nº 02001.001777/2014-11. Assim, são necessárias complementações para a avaliação do Instituto e resposta à ANTT.

<u>ALL Malha Norte</u>:

A ALL solicitou avaliação do Ibama dos documentos complementares ao Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR e Plano de Ação de Emergências - PAE, pois será

necessária a liberação do transporte de combustível no trecho Alto Araguaia/MT - Rondonópolis/MT quando da finalização das obras de implantação dos lotes de combustíveis no Complexo Intermodal de Rondonópolis - CIR, as quais estão em andamento.

Demais processos:

O Ibama solicitou à ALL encaminhamento de lista de prioridades das demandas protocoladas.

6. Pendências e encaminhamentos	Data Limite	Responsável
Nenhum Item de Pauta foi Informado!		

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br

OF 02001.004699/2014-14 COTRA/IBAMA

Brasília, 14 de maio de 2014.

Ao Senhor
André Luiz Oliveira de Melo
Gerente da Angência Nacional de Transportes Terrestres
SCES, lote 10 - trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Bloco A - 1º andar
BRASILIA - DISTRITO FEDERAL
CEP.: 70.200-003

Assunto: **Encaminhamentos reunião 30/04/2014 - implantação/ampliação de pátios e reativação de trechos ferroviários**

Senhor Gerente

1. Em atendimento ao acordado em reunião realizada neste Instituto em 30/04/2014, encaminho cópia dos seguintes documentos:

Termo de Referência Padrão para a implantação e/ou ampliação de pátios ferroviários;

Ata nº 000128/2014: reunião entre IBAMA e ANTT, realizada em 30/04/2014;

Ata nº 000007/2014: reunião entre IBAMA e ALL, realizada em 23/01/2014;

Ata nº 005166/2013: reunião entre IBAMA e ANTT, realizada em 16/10/2013;

Carta nº 408/GMA/2013 ALL: obras de manutenção no trecho Bauru/SP - Tupã/SP da Malha Paulista;

Ofício 02001.009425/2013-22 COTRA/IBAMA: resposta ao Oficio nº 130/2013/GECOF/SUFER ANTT.

2. Informo, ainda, que foi efetuado levantamento das solicitações de reativação de trechos efetuadas pelas concessionárias ferroviárias, bem como do estágio dos procedimentos de licenciamento ambiental, cujas informações seguem abaixo:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br

Malha	Trecho	Estágio Licenciamento
ALL Malha Paulista	Pradópolis - Colômbia	Relatório Ambiental e Plano Básico Ambiental - RA/PBA protocolado em 20/08/2013, em análise
	Samaritá - Cajati	Definição dos procedimentos de licenciamento
	Tupã - Panorama	Termo de Referência - TR para elaboração de RA/PBA emitido em 07/01/2014
ALL Malha Sul	Passo Fundo - Marcelino Ramos	RA/PBA protocolado em 16/12/2013
	Santiago - São Borja	TR para elaboração de RA/PBA emitido em 07/01/2014
	Ramal Cachoeira do Sul	TR para elaboração de RA/PBA emitido em 07/01/2014
	Mafra - Porto União	Memorial Descritivo visando definição dos procedimentos de licenciamento protocolado pela ALL em 12/03/2014
	Entroncamento - Livramento	Definição dos procedimentos de licenciamento
	Pedra Lisa - Jaboticaba	Termo de Referência - TR para elaboração de Relatório de Controle Ambiental e Plano de Controle Ambiental - RCA/PCA emitido em 04/04/2011
ALL Malha Oeste	Indubrasil - Ponta Porã	RA/PBA protocolado em 07/05/2014
FCA	Miguel Burnier - Sabará	Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA, protocolado em 24/02/2006, não foi incluídonas listas de prioridades encaminhadas ao IBAMA

Atenciosamente,

TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora Substituta da COTRA/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1071
www.ibama.gov.br

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4471 ASS.

OF 02001.004820/2014-08 COTRA/IBAMA

Brasília, 15 de maio de 2014.

À Senhora
Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski
Gerente da ALL - AMERICA LATINA LOGISTICA S.A
RUA EMILIO BERTOLINI, 100
CURITIBA - PARANA
CEP.: 82.920-030

Assunto: **Reativação de trechos ferroviários concedidos à ALL.**

Senhora Gerente

No âmbito do licenciamento ambiental para a reativação dos trechos ferroviários concedidos à América Latina Logística - ALL, solicito que essa empresa informe, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, se há terras indígenas e quilombolas dentro dos limites estabelecidos na Portaria Interministérial nº 419/2011, especificando a distância destas da ferrovia, nos seguintes trechos:

- Samaritá/SP - Cajati/SP;
- Mafra/SC - Porto União/SC;
- Tupã/SP - Panorama/SP;
- Santiago/RS - São Borja/RJ;
- Ramal Cachoeira.

Atenciosamente,

Tatiana Veil

TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora Substituta da COTRA/IBAMA

02001.009071/2014-05
19.05.14

DIGITALIZADO NO IBAMA

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4472
ASS.

Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas- SUFER
Gerência de Projetos de Transporte Ferroviário de Cargas- GPFER
Setor de Clubes Esportivo Sul, lote 10 - trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Bloco A - 1° andar
CEP: 70.200-003 - Brasília - DF
Telefone: (61) 3410-1671

Ofício nº 347/2014/GPFER/SUFER

Brasília-DF, 08 de maio de 2014.

Ao Senhor
Thomaz Miazak de Toledo
Diretor de Licenciamento Ambiental Substituto
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
CEP 70.200-003 – Brasília – DF

Assunto: **ALL – Malha Sul: Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott**

Senhor Diretor,

1. Trata-se do documento protocolado na ANTT sob o nº 50500.024404/2014-30 por meio do qual o IBAMA solicita as seguintes informações a respeito da antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott (UTDBN), localizada no município de Cruz Alta/RS:

a) Se existe algum documento de posse dessa Agência que comprove que a Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott nunca foi operada pela ALL – Malha Sul;

b) Se de fato foi efetivada a devolução dessa unidade à União em 2002. Em caso positivo, informar qual o órgão atualmente responsável por essa área;

c) De que forma a Agência tem conduzido as questões relativas aos passivos existentes nas malhas concedidas e se há alguma atuação específica em relação à unidade em tela.

2. Com relação ao item "a", informamos que esta Agência desconhece a existência de documento comprobatório de que a UTDBN nunca foi operada pela ALL – Malha Sul.

3. Em resposta ao item "b", esclarecemos que não foi efetivada a devolução dessa unidade à União. Em consulta ao Anexo II atualizado pela RFFSA até o ano de 2007, a ANTT constatou que houve apenas a devolução da Estação de Benjamin Nott (NBP 6203774), conforme carta 548/GRCMA/02 (em anexo), de 24/10/02, e o documento 293/GT-ARREN/02,

À ANALISTA PALOMA,

VANÁLISE.

Em 23.5.2014

Marcus Vinicius L. Gomes Melo
Coordenador de Desenvolvimento de Transportes,
Terminais e Frotas
CODAGEM/DEC/SEFAZ

de 12/11/02, por meio do qual foi feita a alteração definitiva do status do ativo da condição de "OP" para "NOP",ou seja, a UTDBN continua arrendada à ALL.

4. Referente ao questionamento apresentado no item "c", a ANTT, em seu papel de regular e coordenar a atuação dos concessionários de transporte ferroviário, vem arbitrando as questões relativas aos passivos existentes nas malhas concedidas, articulando-se junto às partes envolvidas visando o cumprimento das responsabilidades na recuperação de tais passivos. Cabe ressaltar que nos contratos de concessão, a concessionária tem a obrigação de adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento, observando a legislação aplicável e as recomendações da concedente.

5. Em relação especificamente aos passivos na UTDBN, a ANTT, a partir da solicitação do DNIT para uma inspeção e emissão de relatório sobre o assunto, requereu ao órgão todo o histórico e documentação do processo, encaminhados por meio do ofício 146/2014/DIF/DNIT (em anexo). Também manteve contato com a ALL-Malha Sul de modo a obter todas as informações necessárias ao acompanhamento do cumprimento das obrigações pactuadas no Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta firmado no Inquérito Civil nº 18/2002, como demonstra cópia do *e-mail* em anexo. Portanto, em se tratando de um bem arrendado pela extinta Rede Ferroviária Federal, atualmente sob tutela do DNIT, essa Agência vem monitorando a questão para a recuperação do passivo o mais breve possível.

6. Por fim, nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

JEAN MAFRA DOS REIS
Superintendente de Infraestrutura e Serviços
de Transporte Ferroviário de Cargas

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

02001.009140/2014-89
21.05.2014

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4474
ASS.

Carta nº 278/GMA/2013

Curitiba, 19 de Maio de 2014.

AO
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA.
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Processos de Licenciamento Ambiental da ALL

Prezado Senhor,

A **ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A**, inscrita sob o CNPJ n° 01.258.944/0005-50, vem, através desta, conforme orientação deste órgão, listar abaixo os processos de licenciamento que , necessitam de análise :

1. **Carta 452/GMA/2013** referente ao protocolo do RA/PBA do trecho Pradópolis – Colômbia – Protocolo 02001.015486/2013-29 (Resposta ao Ofício 02001.004523/2014-54 – protocolo em 23/05/2014);
2. **Bloqueios da LI 998/2014 – processo nº 02001.005842/2010-53 –** Método construtivo da ponte do Gladson, e passa fauna – Protocolo em 23/05/2014;
3. **PAE/PGR da Malha Norte -** Carta 700/GMA/2013 (Protocolo 02001.000308/2014-8) referente ao cumprimento da condicionante nº 2.11 da LO 1203/2013 – Malha Norte;
4. **ASV Viadutos** – Carta 234/GMA/2014 referente ao inventário florestal dos viadutos (Protocolo 02001.006597/2014-2)
5. **EIA/RIMA Pátios Serra do Mar** – Carta 715/GMA/2013 (Protocolo 02001.024733/2013-88) referente ao Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental da ampliação dos pátios de cruzamento: Véu da Noiva, Marumbi, Porto de Cima e Roberto Costa;
6. **Estaleiro de Solda** – Carta 645/GMA/2013 (Protocolo 02001.001410/2014-05) referente a definição dos estudos necessários para implantação de 2 (dois) estaleiros de solda na Malha Oeste
7. **Reativações de Trecho** – Passo Fundo – Marcelino Ramos (Carta 689/GMA/2013 – Protocolo 02001.023834/2013-31) e Indubrasil – Ponta Porã (Carta 266/GMA/2014 – Protocolo 02001.008205/2014-62)

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Paulo Mury
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental
ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A

À analista Guiian
P/análise
em 23.5.2014

Marcus Vinícius L. C. de Melo
Coordenador de Licenciamento de Transportes, Rodovias e Ferrovias
COTRA/DILIC/IBAMA

02001.009402/2014-07
23.05.2014

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4475
ASS.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Carta nº 280/GMA/2014

Curitiba, 21 de maio de 2014.

AO

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA.

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: **Estudo de Análise de Riscos (EAR), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Plano de Atendimento a Emergência (PAE) – Malha Sul.**

Prezado Senhor,

A ALL – América latina Logística Malha Sul S.A., inscrita sob o CNPJ n° 01.258.944/0005-50, vem respeitosamente através desta, encaminhar, em atendimento ata de reunião nº 07/2014 firmada entre este IBAMA e esta concessionária em 23/01 do decorrente ano, Estudo de Análise de Riscos (EAR), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Plano de Atendimento a Emergência (PAE) referente a malha licenciada nas LOs nº 888/2009 e 559/2010, relativa à operação da malha ferroviária concedida a esta ALL, nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, contemplando a via férrea principal, os pátios de cruzamento, os pátios de formação de composições e os pontos de carregamento, os ramais ferroviários e o transporte de cargas associado.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

P/ CSALES

Stéfani Gabrieli Age

América Latina Logística Malha Sul S.A.

Gerência de Licenciamento e Relações Institucionais

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

À ANALISTA GIULIANA,
P/ANÁLISE
em 26.5.2014

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: OF
Nº. 02001.00 9765 /2014-39
Recebido em: 28/05/2014
Assinatura

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO RIO GRANDE DO SUL

– URGENTE –

Of. PRM/CA/RS nº 0308/2014
PRM-CAL-RS-0001398/2014

Cruz Alta (RS), 15 de maio de 2014

CORAN/DILIC/IBAMA
Fls. 4476
ASS.

À Senhora
Gisela Damm Foratinni
Diretora de Licenciamento Ambiental
Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis – IBAMA
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A
CEP: 70.818-900
Brasília-DF

Assunto: Ref. Inquérito Civil Público nº 1.29.016.000103/2013-50[1]

Prezada Senhora:

1. Cumprimentando-a, **REITERO** a Vossa Senhoria a solicitação contida no Ofício PRM/CAL/RS nº 0025/2014, cujo prazo para resposta expirou em 14.04.2014.

2. Outrossim, tendo em vista que o documento ora requisitado é necessário à instrução do apuratório em epígrafe, em trâmite nesta unidade ministerial, fixo prazo de **10 (dez) dias** para o atendimento do presente, consoante art. 8º, §5º da Lei Complementar nº 75, de 20.05.1993, ressalvando desde já que novo descumprimento à requisição ministerial poderá ensejar a adoção das medidas judiciais cabíveis.

Atenciosamente,

André Casagrande Raupp
Procurador da República

1 Cópia da portaria ICP/PRM/CA/RS 17/2013 disponível em http://www.prrs.mpf.gov.br/home/Members/lfthomaz/PORTARIA%2017_2013-PRM-CRUZ%20ALTA

545 02001.001398/2014-53

- URGENTE -

Para a CGTMO

1. Para as providências que o caso requer;
2. atentar tratar-se de reiteração ao doc. 02001.001392/2014-53, encaminhado à essa Coordenação-Geral em 24/01/14, e;
3. o prazo de vencimento deste é em 07/06/14.

30/05/2014

Paulo Griegger
Analista Ambiental
Matrícula: 6788130
DILIC/IBAMA

À COTRA

Para manifestação,

Favor informar se já foi respondido.

Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

03/06/2014

À analista Giuliana,

P/análise e resposta.

Em 06.06.2014

Marcos Antonio
Coordenador de Licenciamento de Transporte
Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

MINUTA [illegible] À CHEFIA
[illegible]

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4477
ASS.

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: Recurso
Nº. 02001.00 9481 /2014-27
Recebido em: 28/05/2014
Assinatura

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

285/GMA/2014

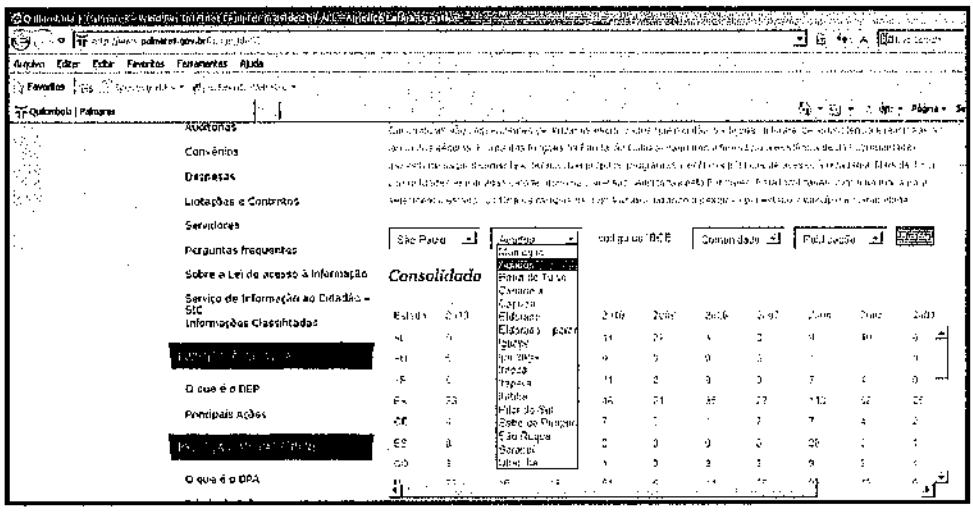
Curitiba, 26 de maio de 2014.

Ao
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
A/C. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Resposta Ofício 02001.004820/2014-08 COTRA IBAMA
Reativação de trecho – comunidades tradicionais

Prezado Senhor,

A ALL – América Latina Logística Malha Sul, inscrita no CNPJ 01.258.944/0005-50, vem respeitosamente através desta, em reposta ao ofício em epígrafe informar que após consulta realizada no site da Fundação Palmares http://www.palmares.gov.br/?page_id=88 constatamos que não há Comunidades Quilombolas nos trechos citados, quando realizarmos os estudos em campo serão confirmados se há comunidades que não estão informadas no site.



Tela de Consulta ao site: http://www.palmares.gov.br/?page_id=88

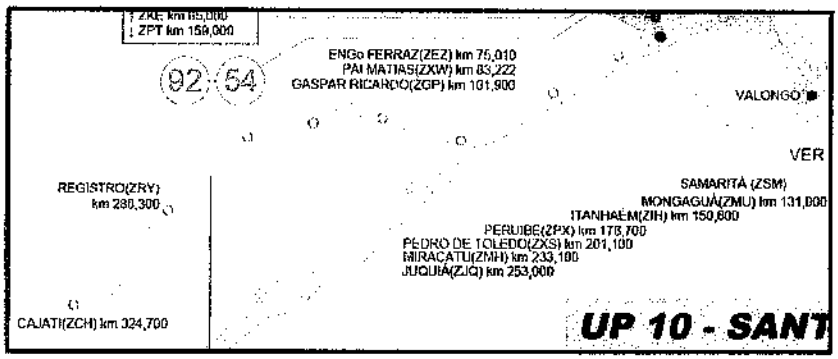
Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

À analista Juliana
P/ análise
em 2/6/14
Marcus Vinícius
Coordenador de Licenciamento de Transportes
Portaria 141/09

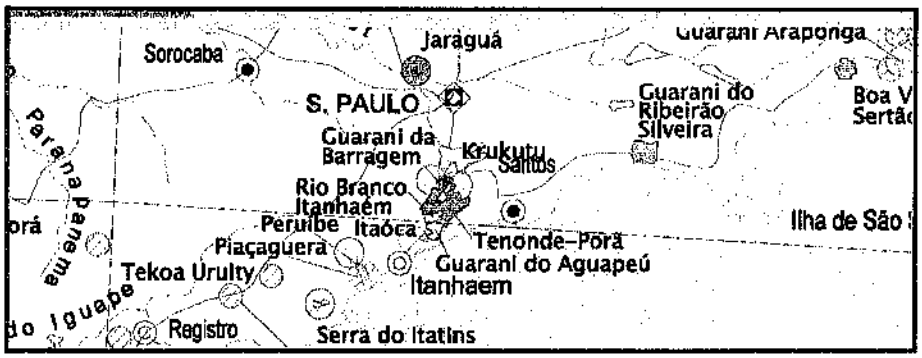
AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Em consulta ao site FUNAI http://mapas2.funai.gov.br/portal_mapas/pdf/terra_indigena.pdf, os mapas não indicam as localidades, somente os estados, comparando os mapas é possível confirmar que não há comunidades indígenas nos trechos citados

Trecho Cajati - Samaritá – SP

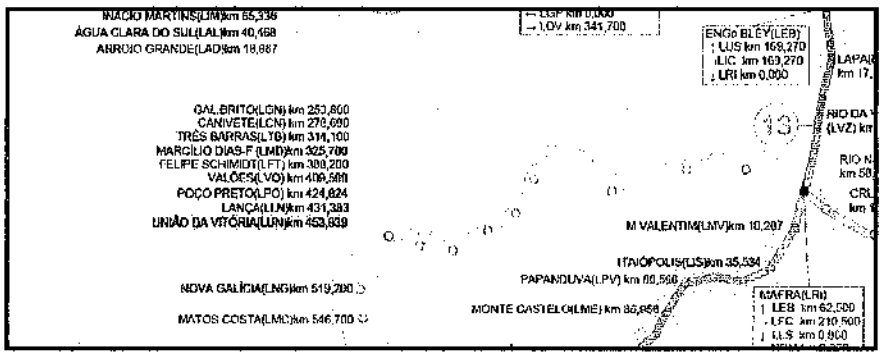


Mapa ALL



Mapa FUNAI

Trecho Mafra – Porto União:

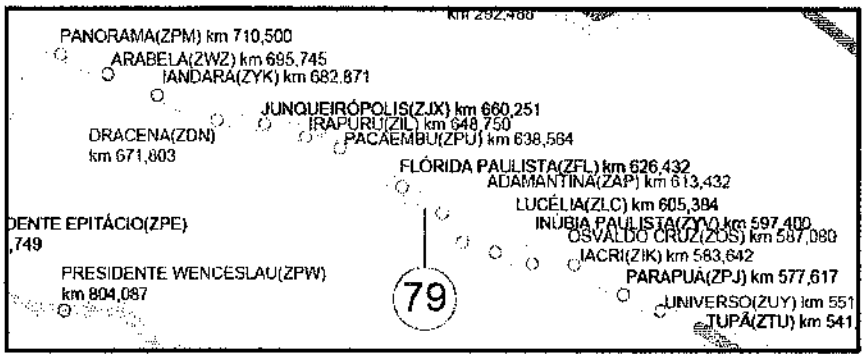


Mapa ALL

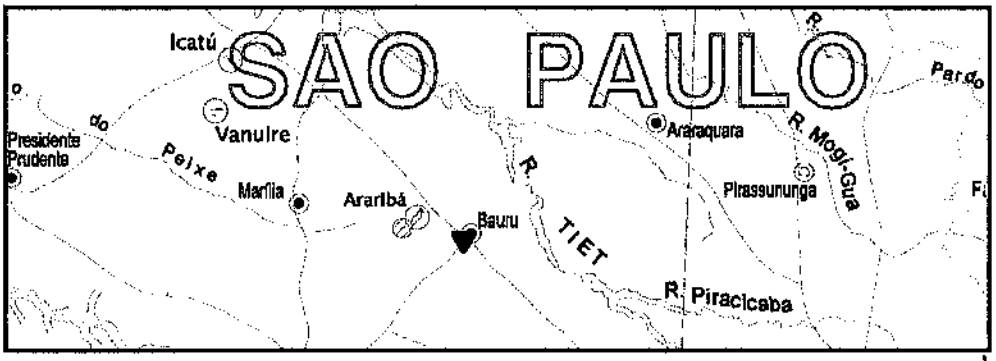
AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Mapa FUNAI

Trecho Tupã - Bauru

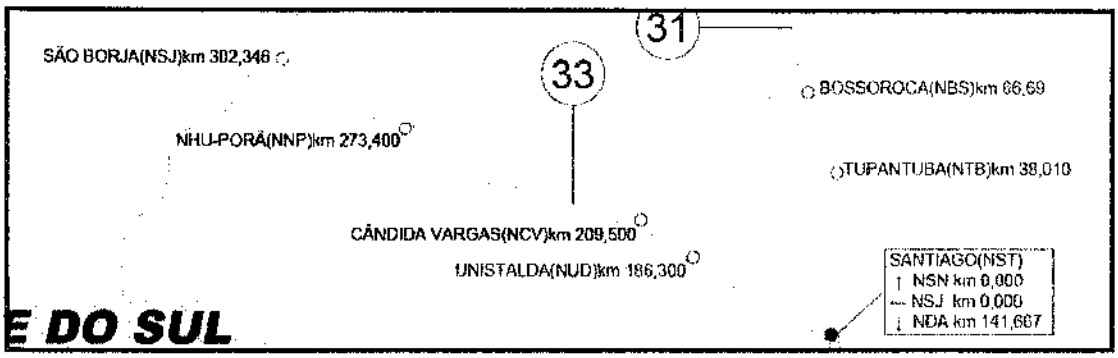


Mapa ALL

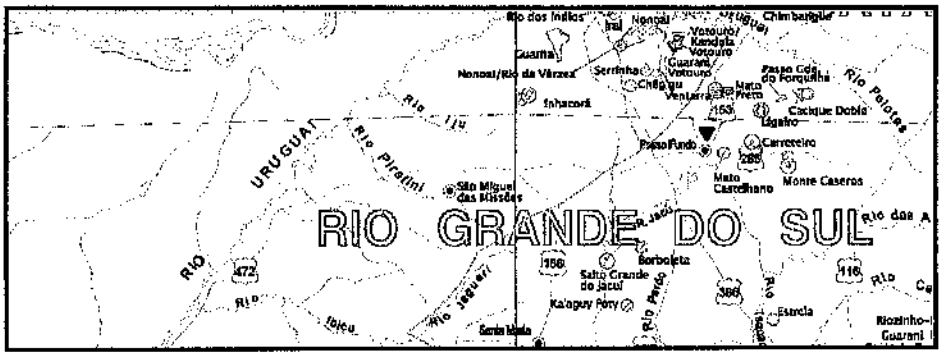


Mapa FUNAI

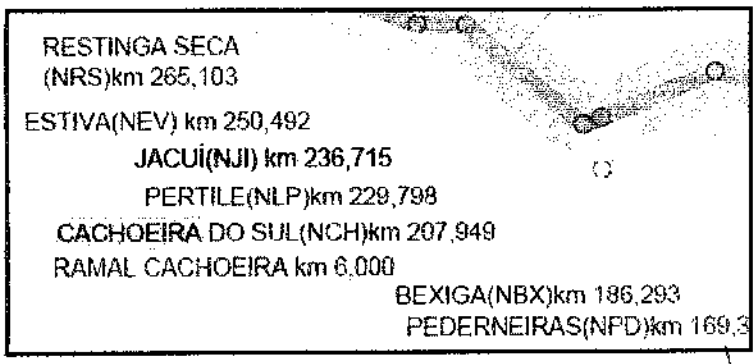
Trecho Santiago – São Borja



Mapa ALL



Ramal Cachoeira:

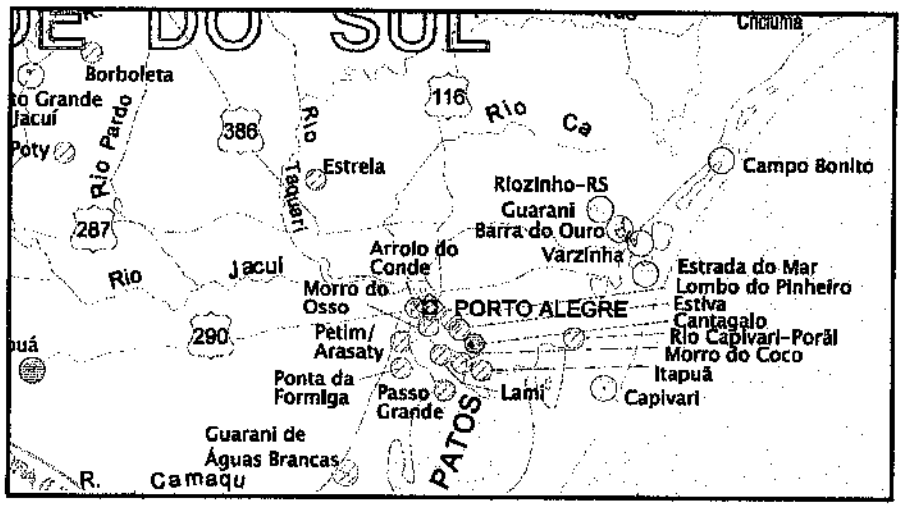


Mapa ALL

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4479
ASS.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA



Mapa FUNAI

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Rosangela Campanholl Dorta
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental
ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A
CNPJ 01.258.944/0005-50

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Divisão Técnico Ambiental - PR
Núcleo de Licenciamento Ambiental - Pr

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4480 ASS.

MEM. 000597/2014 PR/NLA/IBAMA

Curitiba, 06 de junho de 2014

Ao Senhor Coordenador da COTRA

REFERENCIA: OF 02017.001893/2014-61/PROCURADORIA

Assunto: **Ofício nº 577/2014 - GAB/PRM - Ref. ICP nº1.25.006.000313/2010-63 - requisita cópia do EIA/RIMA da obra de rebaixamento da linha férrea/túnel no município de Maringá/PR e relativo ao licenciamento do transporte de combustíveis através do referido túnel.**

Cumprimentando-o cordialmente, encaminho para ciência e resposta ao MPF de Maringá, o Ofício nº 577/2014 -GAB/PRM que requisita cópia do EIA/RIMA da obra de rebaixamento da linha férrea/túnel entre as avenidas Paraná e Pedro Taques, no município de Maringá/PR e relativo ao licenciamento do transporte de combustíveis através do referido túnel.

Atenciosamente,

PAULO RODRIGO RADOMSKI BRENNY
Analista Ambiental do PR/NLA/IBAMA

À ANALISTA GIULIANA,
P/ANÁLISE E RESPOSTA.
12.6.2014

PRM-MGF-PR- 2258/2014
ENV/PRM-MGF-PR- 827/2014

COTRAD/LIC/IBAMA
Fl. 4481
ASS.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Ofício nº 577/2014-GAB/PRM **Maringá, 23 de maio de 2014.**

À N.LA.
p/ análise. Minuta de resposta.
e Retorno ao Gabinete

À Sua Senhoria, o Senhor
JORGE AUGUSTO CALLADO AFONSO
Superintendente do IBAMA no Paraná
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Rua General Carneiro, 481 – Alto dá Glória
80060-150 – CURITIBA – PARANÁ

JORGE AUGUSTO CALLADO AFONSO
CRBio - 06085-07D
SUPERINTENDENTE
IBAMA-PR

Senhor Superintendente,

Cumprimentando-o e, visando a instrução do Inquérito Civil Público nº 1.25.006.000313/2010-63, nos termos do artigo 8º, inciso II, da Lei Complementar nº 75/93, **requisito** a Vossa Senhoria cópia do EIA/RIMA da obra de rebaixamento da linha férrea/túnel entre as avenidas Paraná e Pedro Taques, localizadas no Município de Maringá/PR, e relativo ao licenciamento do transporte de combustíveis através do referido túnel.

Assinalo o prazo de **10 (dez) dias**, a contar do recebimento deste, para o encaminhamento das informações e documentos.

Cordialmente.

DANIELLE DIAS CURVELO
Procuradora da República

MMA - IBAMA
DOCUMENTO:
02017.001893/2014-61
DATA 30/05/14

Av. XV de Novembro, 708 – Centro – Maringá/PR – CEP 87013-230
Fone (0xx44) 3221-5800 – Fax (0xx44) 3221-5808

DESPACHO 015331/2014 COTRA/IBAMA

Brasília, 09 de junho de 2014

À Coordenação de Transporte

Assunto: **ALL Malha Sul: anexação de documentos no processo administrativo nº 02017.003534/2000-42.**

1. Estão sendo inseridos no processo nº 02017.003534/2000-42, fora de ordem cronológica, os documentos abaixo elencados, pois foram restituídos à Técnica Responsável pelo Processo - TRP somente nesta data:

MEM. 01812/2013 CGEMA/IBAMA, de 15/10/2013;

MEM. 000023/2014 RS/NUIP/IBAMA, de 13/01/2014.

GIULIANA COUSIN BERGHELLA
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Proteção Ambiental
Coordenação Geral de Emergências Ambientais

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4483 ASS.

MEM. 018012/2013 CGEMA/IBAMA
08 Doc.

Brasilia, 15 de outubro de 2013

Ao Senhor Coordenador-Geral da CGTMO

Assunto: **Análise de Plano de Ação de Emergência da Malha Ferroviária Sul da ALL**

1. Encaminho para as providências julgadas pertinentes a Nota Técnica nº 6726/2013/CGEMA/IBAMA, a qual contem a análise da Coordenação Geral de Emergências Ambientais sobre o Estudo de Análise de Risco, Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergência da Malha Ferroviária Sul da empresa América Latina Logística - ALL.

2. Coloco-me a disposição para os esclarecimento que se fizerem necessários pelo ramal 1070.

Atenciosamente,

FERNANDA CUNHA PIRILLO INOJOSA
Coordenadora-Geral Substituta da CGEMA/IBAMA

À COTRA
Para providências.

Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA
21/10/2013

À analista Giuliana,
p/ análise.
em 23.10.2013

Coordenador de Licenciamento de Transportes, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

NOT. TEC. 006726/2013 CGEMA/IBAMA

Brasilia, 15 de outubro de 2013

Assunto: Malha Ferroviária Sul - América Latina Logística – ALL

Origem: Coordenação Geral de Emergências Ambientais

Ementa: Análise do Estudo de Análise de Riscos, Programa de Gerenciamento de Riscos e Plano de Ação de Emergências da Malha Ferroviária Sul da empresa América Latina Logística – ALL

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Nota Técnica contem a análise do Gerenciamento de Risco da Malha Ferroviária Sul (correspondente aos estados de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul) da América Latina Logística (ALL) – protocolado no Ibama em 06 de março de 2012 (MMA-IBAMA Documento n° 2001.012596/2012-58) através da Carta n° 096/GMA/2012-ALL.

1.2. Tal análise atende à solicitação feita pela Coordenação de Transportes (COTRA), da Diretoria de Licenciamento Ambiental (DILIC) à CGEMA para sua manifestação, no que compete, no âmbito do processo de licenciamento ambiental n° 02017.003534/2000-42 conduzido por este Instituto.

1.3. O documento está dividido em: Estudo de Análise de Riscos (EAR), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Plano de Ação de Emergência (PEA). Segue análise:

2. ANÁLISE TÉCNICA

2.1. Estudo de Análise de Riscos (EAR):

2.1.1. Segundo o documento, o EAR tem por finalidade identificar, analisar e avaliar os eventuais riscos decorrentes das atividades relacionadas ao transporte ferroviário de produtos perigosos, impostos aos compartimentos ambientais e à comunidade localizada na área de influência da Malha Sul.

2.1.2. O EAR apresenta detalhadamente a caracterização do empreendimento, da

região e dos produtos transportados; a identificação dos perigos; a análise de consequências e vulnerabilidades; a análise histórica de acidentes; por fim, resultados e conclusões. Entende-se que o detalhamento desses itens propiciou o alcance do objetivo proposto ao identificar, analisar e avaliar os riscos existentes.

2.1.3. O documento contem listagem dos pontos considerados notáveis (trechos urbanos, passagens de níveis, locais de captação de água, dentre outros). Contudo, ao longo do documento esses pontos não voltam a ser citados e não é possível compreender se esses pontos foram considerados de maneira específica para a definição da localização das instalações de apoio em caso de acidente. No apêndice referente a este item, consta lista com as coordenadas geográficas das estruturas consideradas pontos notáveis, sem, contudo, representação espacial da mesma, o que dificultou a análise.

2.1.4. O EAR, na Análise Preliminar de Perigos, identificou, para a Via Permanente, 23 perigos, sendo que 8 deles foram considerados relevantes, a saber:

- ruptura catastrófica do vagão-tanque de etanol;
- furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de etanol;
- ruptura catastrófica do vagão-tanque de gasolina;
- furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de gasolina;
- ruptura catastrófica do vagão-tanque de óleo diesel;
- furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de óleo diesel;
- ruptura catastrófica do vagão-tanque de GLP;
- ruptura catastrófica do vagão-tanque de GLT;

2.1.5. Os demais perigos detectados não foram citados ao longo do documento.

2.1.6. Para as instalações fixas com tancagem de armazenamento foram detectadas entre 29 e 43 perigos; e nas instalações fixas sem tancagem entre 21 a 24 riscos (os números variam de acordo com as características da localidade). Sendo selecionas as seguintes hipóteses de perigo:

- ruptura catastrófica do vagão-tanque de óleo diesel;
- furo de 10 mm no costado do vagão-tanque de óleo diesel;

2.1.7. Os demais perigos não foram citados.

2.1.8. Para a análise histórica dos acidentes foi feita consulta ao banco de dados da Association of American Railroads, considerando dados dos Estados Unidos e Canadá. Do Major Hazard Incident Data Service do Reino Unido. E do National Institute for Public Health and the Environment da Holanda. Contudo, a consulta a três bancos de dados de

países com realidades geográficas díspares não permite a sistematização de dados e o estabelecimento de causas e consequências. Entende-se que o levantamento do histórico de acidentes deve ser feito considerando o cenário brasileiro, preferencialmente baseado em dados da própria empresa, de empreendimentos similares e, quando possível, enfatizando aqueles ocorridos no próprio bioma onde se localiza a malha. A análise histórica deve indicar ainda os danos provocados ao meio ambiente e à comunidade externa, o tipo de produto liberado e o seu volume, e as respostas dadas aos acidentes.

2.2. Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR):

2.2.1. O PGR define as ações de gestão para o pleno controle das atividades relacionadas ao transporte ferroviários, principalmente, relativo a produtos perigosos. Tem como objetivo estabelecer as medidas e procedimentos de gerenciamento dos riscos para a operação da Malha Sul, com vista à prevenção de acidentes, de modo a preservar o meio ambiente, as instalações e a segurança do corpo funcional e das comunidades circunvizinhas à ferrovia.

2.2.2. O PGR apresentado traz informações gerais de segurança (algumas já apresentadas anteriormente) como: tipos de produtos transportados; caracterização do Centro de Controle Operacional (responsável pelo controle de tráfego da malha); caracterização da via permanente e do material rodante; procedimentos de operação e; sistemas de segurança existentes.

2.2.3. O documento trata ainda da necessidade de constante revisão dos riscos; dos procedimentos operacionais estabelecidos; do gerenciamento de modificações ocorridas nas vias e consequentemente nos risco; da manutenção de ativos e da capacitação de recursos humanos.

5.2.4. O PGR apresentado alcança o objetivo proposto em seu escopo. Ressalta-se a necessidade de revisão periódica do Programa, assim sugere-se que conste entre as condicionantes de validade da Licença de Operação a obrigatoriedade de apresentação das alterações necessárias para manter o PGR atualizado.

2.3. Plano de Ação de Emergência (PAE):

2.3.1. O PAE apresentado contem genericamente a abrangência do plano, o fluxograma da estrutura organizacional de resposta, quandro com as atribuições dos envolvidos e o fluxo de acionamento do plano.

2.3.2. No item sobre o procedimento de resposta de emergência é feita a listagem dos 7 procedimentos existentes: PR-01. Liberação de Sólidos não Inflamáveis; PR-02.

Liberação de Produtos e Cargas em Corpos D'água; PR-03. Liberação de Líquido Inflamável (classe 3); PR-04. Incêndio/Explosão; PR-05. Procedimento de Interdição e Liberação de Vias Públicas; PR-06. Técnicas de Limpeza de Ambientes Fluviais e; PR-07. Liberação de Gases Inflamáveis (classe 2).

2.3.3. Contudo, não consta o detalhamento de cada procedimento no próprio Plano. O conteúdo do mesmo está apenas no Apêndice U do documento (somente em sua versão digital).

2.3.4. No item sobre os recursos materiais de resposta, existe lista dos 8 municípios que abrigam as bases de apoio; porém, não há detalhamento sobre contatos, recursos existentes e tempo de resposta. O documento afirma que os equipamentos de resposta estariam detalhados no Apêndice H, no entanto, este Apêndice contem apenas uma lista com as características dos municípios atravessados pela malha, não fazendo referência ao material de apoio.

3. CONCLUSÃO

3.1. Entende-se que as ações de resposta às situações emergenciais apresentadas são compatíveis com os cenários acidentais considerados. Porém, quanto aos recursos humanos e materiais, as informações existentes não possibilitaram a avaliação sobre a suficiência dos mesmo. Considera-se ainda o documento muito pouco exequível e de difícil manuseio e compreensão.

3.2. Assim recomenda-se a revisão do PAE no sentido de incluir:

- tipos e cronogramas de exercícios simulados teóricos e práticos, de acordo com os diferentes cenários acidentais;
- mapeamento do empreendimento contendo, em uma mesma vista, os pontos notáveis, a malha ferroviária (com destaque para o tipo de carga), acessos rodoviários e a localização das bases de apoio;
- quantificação dos recursos materiais disponíveis nas bases de apoio e nas instalações fixas;
- listas de acionamento no escopo do plano (não apenas no apêndice);
- lista de Procedimento de Respostas no escopo do plano (não apenas no apêndice);
- contrato de prestação de serviço com a(s) empresa(s) contratada(s) para atendimento emergencial.

3.3. Ressalta-se que o PAE é o documento a ser usado como material de consulta no

momento da ocorrência de uma situação de emergência. Devendo, portanto, primar pela facilidade de manuseio, objetividade e concisão das informações.

3.4. Assim, sugere-se que a presente análise seja encaminha à Coordenação de Transportes, para sua incorporação ao processo de licenciamento ambiental e para que seja feita solicitação ao empreendedor de reformulação do PAE da Malha Sul da ALL contendo as alterações acima apresentadas e a reorganização do material para que passe a ser um documento orientador no gerenciamento de situações adversas.

3.5. Por fim, entende-se que – por mais criteriosa seja a análise – a eficácia de um Plano de Atendimento à Emergência só pode ser verificada quando aplicada à um cenário de acidente (real ou simulado). Assim, visando a prevenção de dano ambiental, sugere-se o planejamento conjunto entre a COTRA e a CGEMA, de simulado de atendimento à emergência, sem aviso prévio ao empreendedor, com o objetivo de melhor avaliar as ações de respostas propostas.

Najla Vilar Aires de Moura

Najla Vilar Aires de Moura
Analista Ambiental da CGEMA

De acordo. Encaminhe-se para as providências necessárias.

FERNANDA CUNHA PIRILLO INOJOSA
Coordenadora-Geral Substituta da CGEMA/IBAMA

COTRA/DILIC/IBAMA Fl. 498 ASS.

MEM. 000023/2014 RS/NUIP/IBAMA

Porto Alegre, 13 de janeiro de 2014

À Senhora Coordenadora Substituta da COTRA

Assunto: **Resposta ao Memorando 108/2014 COTRA/IBAMA.**

De ordem do Sr. Superintendente Subsituto do IBAMA no Estado do Rio Grande do Sul, venho responder aos questionamentos do Memorando supracitado.

Com relação ao andamento dos processos administrativos 02023.002117/2012-37 e 02023.002120/2012-51, em que incorre autuada ALL América Latina Logística Malha Sul Ltda, informo que ambos encontram-se em fase de instrução.

Na qualidade de autoridade julgadora de 1ª instância, requeri, recentemente, ao Escritório Regional do IBAMA em Bagé, a elaboração de laudo de constatação, a fim de melhor instruir os feitos sobre os danos causados ao meio ambiente.

Não obstante os laudos ainda não terem sido produzidos, existe nos processos documento elaborado pela Brigada Militar, que relata a existência de um líquido escuro em infiltração no solo, bem como descarte do mesmo material em reservatório de água.

Comprovando-se a existência de danos ambientais, a autuada certamente será compelida a repará-los ou compensá-los, na forma da legislação em vigor.

Sendo assim, estas são as informações disponíveis no momento, com relação às presentes autuações.

Atenciosamente,

Eduardo Luis B. Afonso

EDUARDO LUIS BOZZOLAN AFONSO
Autoridade Julgadora de 1º Instancia do RS/NUIP/IBAMA

À ANALISTA GIULIANA,

PARA USO.

EM 3.2.2014

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: Carta
Nº. Nº. 02001.010658/2014-65
Recebido em: 10/06/2014
Assinatura

COTRA/DILIC/IBAMA
Fl. 4488
ASS.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Carta nº 335/GMA/2014

Curitiba, 10 de junho de 2013.

AO
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA.
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

LEGALIZADO NO ALL

Assunto: Consulta referente a regularidade de Licenciamento Ambiental da Ferrovia América Latina Logística Malha Sul S.A no Estado de São Paulo.

Prezado Senhor,

Considerando que os trechos da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., no estado de São Paulo, estão em processo de licenciamento junto à este IBAMA, sob processo nº 02017.003534/2000-42, a **ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A** - CNPJ nº 01.258.944/0005-50, vem respeitosamente solicitar a Vossa Senhoria, as informações e confirmações indicadas abaixo.

> Confirmação de que a "ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A." encontra-se regular com relação aos procedimentos legalmente estabelecidos para obtenção do licenciamento operacional dos trechos ferroviários no estado de São Paulo.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Stéfani Gabrieli Age
Gerência de Licenciamento e Relações Institucionais
ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A

À ANALISTA GIULIANA,
P/ANÁLISE.
GM 25.6.2014

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Proteção Ambiental
Coordenação Geral de Emergências Ambientais

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4487
ASS.

MEM. 008911/2014 CGEMA/IBAMA

Brasília, 13 de junho de 2014

Ao Senhor Coordenador-Geral da CGTMO

Assunto: **Solicitação de PAE de empreendimentos ferroviários para análise pela Cgema, conforme acordado em reunião sobre o Programa de Gestão de Riscos.**

1. Conforme acordado em reunião realizada entre a Cgema/Dipro e a Dilic (CGTMO, Cotra e Gabinete), para atuação conjunta nas ações referentes ao "Programa de Gestão de Riscos em Ferrovias", solicitamos encaminhamento de cópias dos Planos de Ação de Emergência - PAEs ferroviários a esta Coordenação Geral.

2. Os PAEs para análise, neste primeiro momento, serão os diretamente relacionados às áreas de implantação do Programa, definidas no Plano Nacional Anual de Proteção Ambiental - PNAPA, cujos estados são: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais e Maranhão. Para o próximo ano, poderemos acordar em conjunto quais serão os estados e tipologias contempladas pelo programa.

3. Solicita-se ainda a gentileza de informar a situação de cada plano perante o licenciamento ambiental (se já analisado, aprovado etc).

4. Assim que a CGEMA analisar os planos, será encaminhado Parecer Técnico à Coordenação de Transportes, para avaliação final.

5. Os planos aprovados ou em vigência serão remetidos aos Núcleos de Prevenção e Atendimento a Emergências Ambientais - NUPAEM, nos estados, para acompanhamento em caso de acidentes ambientais.

6. Agradeço a atenção e me coloco à disposição para prestar esclarecimentos complementares por meio do ramal 1070.

Atenciosamente,

FERNANDA CUNHA PIRILLO INOJOSA
Coordenadora-Geral da CGEMA/IBAMA

À COTRA

Eugênio Pio Costa
Coordenador Geral de Transportes
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA
24/06/2014

À EQUIPES DE FERROVIAS /
ANALISTAS PAULOMA, AMARO
E MARIANA.
P/ PROVIDÊNCIAS.

Em 15/09/2014

[illegible] de Melo
[illegible] Coordenadora de Transportes,
[illegible] Ferrovias
[illegible] IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1282 - 1670
www.ibama.gov.br

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 44910 ASS.

OF 02001.006366/2014-11 DILIC/IBAMA

Brasília, 17 de junho de 2014.

Ao Senhor
André Casagrande Raupp
Procurador da República da Procuradoria da República no Municipio de Cruz Alta
Avenida Venâncio Aires, nº 1818
CRUZ ALTA - RIO GRANDE DO SUL
CEP.: 98.010-760

Assunto: **Resposta ao Ofício PRM/CA/RS nº 0308/2014 - Inquérito Civil Público nº 1.29.016.000103/2013-50 - ALL Malha Sul**

Senhor Procurador da República,

1. Cumprimentando-o cordialmente, em referência ao processo de licenciamento ambiental da ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A. e em resposta ao ofício em epígrafe, informo que o Ofício PRM/CA/RS nº 0025/2014 foi respondido em 09/03/2014, por meio do Ofício nº 02001.002109/2014-19 DILIC/IBAMA (cópia anexa), o qual solicitou prazo adicional para resposta a essa Procuradoria.

2. Tal prazo adicional foi necessário em virtude do protocolo da Carta nº 636/GMA/2013 da ALL (cópia anexa), na qual a empresa questionou a decisão do Ibama sobre ser a responsável legal pela remediação da contaminação existente na Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott, com base na alegação de que a área fora devolvida à União em 2002.

3. Em virtude do questionamento da ALL, a Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA entendeu como necessário, para subsidiar uma análise jurídica mais robusta, que se buscasse informações junto aos órgãos federais competentes sobre o histórico do contrato de concessão da ALL, o que acarretou no encaminhamento à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT do Ofício nº 02001.002105/2014-22 DILIC/IBAMA (cópia anexa), por meio do qual o IBAMA solicitou à ANTT as seguintes informações:

"a) Se existe algum documento de posse dessa Agência que comprove que a Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott nunca foi operada pela ALL;

b) Se de fato foi efetivada a devolução dessa unidade à União em 2002. Em caso positivo, informar qual o órgão atualmente responsável por essa área;

c) De que forma a Agência tem conduzido as questões relativas aos passivos existentes

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4491 ASS.

nas malhas concedidas e se há alguma atuação específica em relação à unidade em tela."

4. Em 19/05/2014 foi protocolado o Ofício nº 347/2014/GPFER/SUFER (cópia anexa), por meio do qual a ANTT esclareceu que a Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott não foi devolvida à União pela ALL.

5. Dessa maneira, informo que a Diretoria de Licenciamento Ambiental encaminhará a resposta da ANTT à Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA, no sentido de confirmar que o responsável legal pela remediação da contaminação existente na Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott é a América Latina Logística Malha Sul S.A.

6. Destaco que, tão logo recebida a manifestação conclusiva da Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA, novo expediente será encaminhado a essa Procuradoria da República.

Anexos:

Ofício nº 02001.002109/2014-19 DILIC/IBAMA;

Carta nº 636/GMA/2013 ALL;

Ofício nº 02001.002105/2014-22 DILIC/IBAMA;

Ofício nº 347/2014/GPFER/SUFER.

Atenciosamente,

THOMAZ MIAZAK DE TOLEDO
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: Carta
Nº. Nº. 02001.011108/2014-57
Recebido em: 17/06/2014
Assinatura

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 44924
ASS.

Carta nº 299/GMA/14

Curitiba, 11 de junho de 2014.

Ao
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
A/C. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do IBAMA
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

DIGITALIZADO NO IBAMA

Assunto: Unidades de Apoio

Resposta ao Ofício 02001.001998/2014-99 COTRA IBAMA

Prezado Senhor,

A ALL – América Latina Logística Malha Sul, inscrita no CNPJ 01.258.944/0005-50, vem respeitosamente através desta, em resposta ao ofício 02001.001998/2014-99 COTRA IBAMA, que solicita a apresentação de relação de todas as unidades de apoio existentes na ferrovia, apresentar o que segue:

À analista Gwciana,
p/análise.
Em 25.6.2014

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

COTRA/DILIC/IBAMA
Fl. 44993
ASS.

NOME DA UNIDADE DE APOIO	KM DA FERROVIA	MUNICÍPIO/UF	ATIVIDADES EXERCIDAS
Pátio Rio Grande	471	Rio Grande/RS	• Posto de Abastecimento; OK • Ponto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões; • Separador de água e óleo. OK.
Estação Bagé	209 + 760	Bagé/RS	• Posto de Abastecimento; • Separador de água e óleo. NÃO
Pátio de Cacequi	428 + 403	Cacequi/RS	• Posto de Abastecimento; ? POSTOS RS? • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões; OK. • Separador de água e óleo; • Estação de Tratamento.
Pátio Uruguaiana	686 + 500	Uruguaiana/RS	• Posto de Abastecimento; • Separador de água e óleo. TERMINAL INTERNACIONAL
Estação Ferroviária de Santa Maria	315 + 000	Santa Maria/RS	• Posto de Abastecimento; ? POSTOS RS? • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões; OK • Separador de água e óleo; • Oficina.
Pátio Cruz Alta	142 + 073	Cruz Alta/RS	• Posto de Abastecimento; POSTOS RS? • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões; OK. • Separador de água e óleo.
Pátio Roca Sales	99 + 936	Roca Sales/RS	• Posto de Abastecimento; POSTOS RS? • Separador de água e óleo.
Pátio Canoas	12 + 000	Canoas/RS	• Posto de Abastecimento; POSTOS RS? • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões; OK. • Separador de água e óleo; • Estação de Tratamento; • Oficina.
Pátio Industrial	10 + 000	Canoas/RS	• Posto de Abastecimento; • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões; NÃO

NOME DA UNIDADE DE APOIO	KM DA FERROVIA	MUNICÍPIO/UF	ATIVIDADES EXERCIDAS
Estação Ferroviária de Lages	291 + 980	Lages/SC	• Posto de Abastecimento. OK
Estação Ferroviária de Mafra	895 + 994	Mafra/SC	• Oficina. OK
EStação Ferroviária de Corupá	96 + 000	Corupá/SC	• Posto de Abastecimento; • Posto de Manutenção de Locomotivas. OK
Porto de São Francisco do Sul	000	São Francisco do Sul/SC	• Posto de Abastecimento. NÃO.
Pátio de Rio Negro	61 + 000	Rio Negro/SC	• Posto de Abastecimento; – POSTO SC? • Posto de Manutenção de Locomotivas; OK • Posto de Manutenção de Vagões;
Porto de Paranaguá	7 + 000	Paranaguá/PR	• Posto de Manutenção de Vagões. OK
Pátio Iguaçú	114 + 000	Curitiba/PR	• Posto de Abastecimento; ? POSTOS • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões. OK
Oficina de Curitiba	S/Km	Curitiba/PR	• Oficina. OK.
Pátio de Uvaranas	250 + 000	Ponta Grossa/PR	• Posto de Abastecimento; • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões. OK
Pátio de Guarapuava	137 + 000	Guarapuava/PR	• Posto de Abastecimento; • Posto de Manutenção de Locomotivas. OK
Pátio Apucarana	268 + 000	Apucarana/PR	• Posto de Abastecimento; • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões. OK
Estação Ferroviária de Maringá	337 + 000	Maringá/PR	• Posto de Abastecimento; • Posto de Manutenção de Vagões. OK
Estação Ferroviária de Londrina	217 + 000	Londrina/PR	• Posto de Abastecimento; • Posto de Manutenção de Vagões. NÃO
Pátio Araucária	127 + 338	Araucária/PR	• Posto de Manutenção de Vagões. OK
Pátio de Piraí do Sul	105+000	Piraí do Sul/PR	• Posto de Manutenção de Vagões. NÃO POSTO PR?
Oficina de Ponta Grossa	234 + 000	Ponta Grossa/PR	• Oficina. OK
Pátio de Ourinhos	449 + 729	Ourinhos/SP	• Posto de Abastecimento; POSTOS SP? • Posto de Manutenção de Locomotivas; • Posto de Manutenção de Vagões; OK

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4495
ASS.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Stéfani Gabrieli Age

América Latina Logística Malha Sul S.A.

Gerência de Licenciamento e Relações Institucionais

ITAREMA/SP
SOMIO
TAPOCTRO

Rua Emílio Bertolini, 100 - Vila Oficinas - CEP: 82.920-030 – Curitiba/PR
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

02001.012294/2014-41
03.07.14

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4406
ASS.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Carta nº 329/GMA/2014

Curitiba, 30 de Junho de 2014.

AO
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA.
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Reativação do Porto União – Marcelino Ramos

Prezado Senhor,

A ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A - CNPJ n° 01.258.944/0005-50, encaminha os documentos abaixo listados, referente à Reativação do Trecho Ferroviário Porto União/SC – Marcelino Ramos/RS visando a instrução e definição dos procedimentos para emissão da Licença de Instalação (LI):

- Memorial Descritivo das obras de infraestrutura e superestrutura necessária;
- Levantamento, localização e caracterização de todas as Passagens em Nível – PNs existentes, com o apoio de imageamento de satélite ou aéreo, confrontadas com a NBR 15.680;

1. LOCALIZAÇÃO DO TRECHO

O trecho Mafra – Porto União – Marcelino Ramos compreende uma extensão de 612,94 Kms, entre as Saída do Pátio de Mafra (LRI)no Estado de Santa Catarina e a Estação de Marcelino Ramos (NRM) no Estado do Rio Grande do Sul, sendo o trecho em questão representado por 367+450 Kms. A Figura 1 apresenta a localização do trecho em tela.

À analista Giuliana, p/análise em 11.7.2014

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

Marcus L. C. de Melo
Coordenador de Licenciamento de Transportes, Hidrovias e Ferrovias
COTRA/DILIC/IBAMA

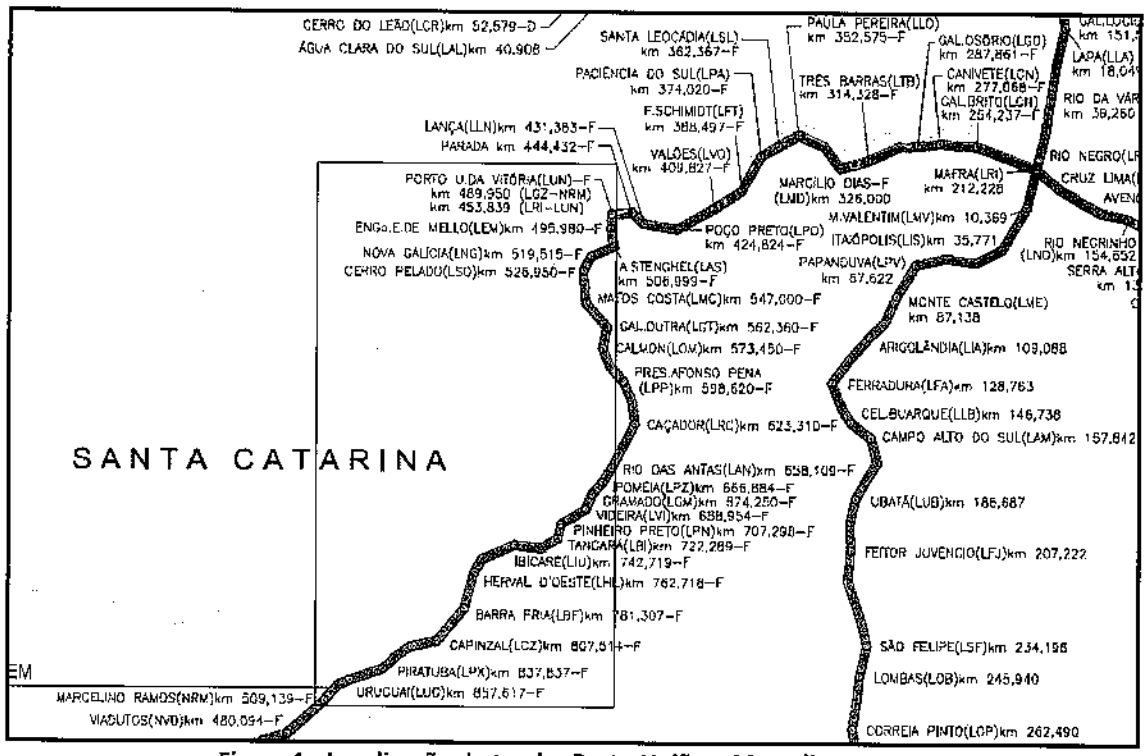


Figura 1 - Localização do trecho Porto União – Marcelino Ramos

2. CARACTERÍSTICAS DOS TRECHOS

- Bitola métrica – 1.000mm;
- Raio de curva mínimo - 97 m;
- Rampa máxima - 1,5%;
- Capacidade trem tipo - 18 t/eixo;
- Perfil de trilho - TR37 – extensão de 602,94 km e TR32 – extensão 10 km;
- Dormente - madeira, prismático 0,16 x 0,20 x 2,00 m, sem tratamento antibiodegradante;
- Fixação - rígida, tipo prego e tirefond;
- Lastro: pedra britada nº 3.

3. OBRAS DE INFRAESTRUTURA

3.1. Limpeza de Corte e Bueiros

Serão executadas intervenções de infraestrutura em grande parte do trecho, sendo executados serviços de capina/roçada, limpeza de canaletas e limpeza de bueiros. Não há serviços de recomposição

de cortes a serem executados no trecho. Como também não serão executados novos cortes no trecho. Haverá reforço de saias de aterro com pedra amarroada.

4. SUPERESTRUTURA

4.1. Recuperação da superestrutura

Objetivando recuperação das condições originais da via, capacitando o trecho para a circulação de trens de carga, serão executadas intervenções na superestrutura da via permanente. Para tal, os parâmetros considerados foram:

- Tração Máxima: Dupla de G22 UB
- Substituição de dormentes (fica 25% inservíveis)
- Aplicação de 100% de Fixação Rígida (Dormente Madeira)
- Aplicação de dormente com tirefond de linha
- Manutenção do perfil de trilho - (TR-37)

4.2. Quantificação de materiais

Segue a quantificação de materiais a serem utilizados no intuito de recuperar a condição original do trecho:

Item	Descrição	Un.	Quant.
1.1.1	AMV	ud	8
1.1.2	Dormente especial para AMV	jg	12
1.1.3	Trilho	t	1.332
1.1.4	Placa de apoio Deenik	ud	
1.1.5	Tirefond	ud	649.615
1.1.6	Prego	ud	-
1.1.7	Grampo Deenik	un.	-
1.1.8	Dormente madeira comum	un.	97.300
1.1.9	Tala de junção	un.	11.938
1.1.10	Parafusos completos	un.	35.815
1.1.11	Arruela	un.	-
1.1.12	Pedra britada para lastro	m3	24.161
1.1.13	Placa de apoio comum	m3	194.926

5. GENERALIDADES

5.1. Maquinários a serem utilizados

Tendo em tela a envergadura da obra, sua extensão e os serviços a serem realizados, temos a seguinte estimativa de maquinários a serem utilizados:

Descrição	Qtd.
Locomotiva	1
Vagão plataforma	2
Vagão gôndola	2
Escavadeira rodoferroviária	1
Escavadeira hidráulica	1
Ônibus	3
Kombi	2
Tirefonadeira	3
Furadeira de trilho	2
Furadeira de dormentes	3
Policorte	3
Roçadeiras	9
TOTAL	**32**

5.2. Colaboradores e Frentes de serviço

Pelos dados existentes da obra pode se estimar o seguinte quadro médio de colaboradores diretamente vinculados:

Função	Qtd.
Supervisor Geral	1
Encarregado	3
Maquinista	1
Motorista	2
Maquinista	1
Técnico de Segurança	1
Conservador de via	47
Operador de máquinas	2
Total	**58**

5.3. Pontes e viadutos

Constatou-se que não há a necessidade de grandes intervenções nas pontes e viadutos do trecho, já que estes apresentam estado aparente bom, carecendo apenas da substituição de dormentes e da correção do espaçamento entre eles.

5.4 Passagens de Nível

Nos trechos urbanos as passagens de nível têm ficado completamente encobertas pelo capeamento promovido pelas prefeituras locais, que, além disso, ainda criam ruas sem planejamento, de maneira a "forçar" a população a usar passagens clandestinas.

A sinalização deverá ser revista para atendimento a Norma. Em anexo segue levantamento das PN's do trecho confrontadas com a NBR 15680:2009, conforme solicitação do IBAMA.

6. SERVIÇOS A SEREM EXECUTADOS

Abaixo, seguem descrição dos serviços e quantidades a serem executadas nos trechos subdivididos:

1 - MATERIAIS			
Item	**Descrição**	**Un.**	**Quant.**
1.1.1	AMV	ud	8
1.1.2	Dormente especial para AMV	jg	12
1.1.3	Trilho	t	1.332
1.1.4	Placa de apoio Deenik	ud	
1.1.5	Tirefond	ud	649.615
1.1.6	Prego	ud	-
1.1.7	Grampo Deenik	un.	-
1.1.8	Dormente madeira comum	un.	97.300
1.1.9	Tala de junção	un.	11.938
1.1.10	Parafusos completos	un.	35.815
1.1.11	Arruela	un.	-
1.1.12	Pedra britada para lastro	m3	24.161
1.1.13	Placa de apoio comum	m3	194.926

2 - SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA			
Item	**Descrição**	**Un.**	**Quant.**
2.1	Patrulha de infra estrutura	vb	3
2.2	Execução de bueiro	vb	-
2.3	Recuperação de banqueta	m	20.000

3 - SERVIÇOS DE SUPER-ESTRUTURA			
3.1 - SERVIÇOS DE SUPER-ESTRUTURA PERFIL EXISTENTE			
Item	Descrição	Un.	Quant.
3.1.1	Substituição de trilho	m	36.000
3.1.2	Construção de grade	m	-
3.1.3	Nivelamento Contínuo Mecanizado	m	60.403
3.1.4	Nivelamento e Alinham. Cont. Manual	m	12.081
3.1.5	Descarga dormente	un.	97.300
3.1.6	Carga de trilho	t	1.332
3.1.7	Descarga de trilho	t	1.332
3.1.8	Carga material metálico AMV	t	-
3.1.9	Descarga material metálico AMV	t	-
3.1.10	Corte de trilho	un.	2.000
3.1.11	Furo de trilho	un.	4.000
3.1.12	Solda	un.	
3.1.13	Puxamento de linha	m	
3.1.14	Descarga e encaixe de pedra	m3	24.161
3.1.15	Limpeza de lastro - h<= 20cm abaixo do dormente	m	24.161
3.1.16	Carga, transporte e descarga de materiais de fixação	t	588
3.1.17	Montagem e assentamento de AMV	un.	8
3.1.18	Nivelamento e alinhamento de AMV	un.	8
3.1.19	Demolição de linha	m	
3.1.20	Demolição de AMV	un.	
3.1.21	Reespaçamento de dormentes	ud	32.552
3.1.22	Quadramento de dormentes	ud	32.552
3.1.23	Substituição de dormente de madeira	ud	97.300
3.1.24	Substituição de tala de junção	jt	11.938
3.1.25	Nivelamento de junta manual	jt	4.027

4 - PONTES			
Item	Descrição	Un.	Quant.
4.1	Troca de dormentes de pontes metálicas	vb	1,00
4.2	Reforço de pontes metálicas	m	-
4.3	Reforço de pontes concreto	m	-

7. CARACTERIZAÇÃO DA VEGETAÇÃO

7.1 Caracterização da vegetação e uso e ocupação do solo do trecho Porto União – Marcelino Ramos

O uso e ocupação do solo deste trecho é basicamente rural, constituído por vegetação campestre como gramíneas, herbáceas e árvores.

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4502
ASS.

7.2 Áreas de Preservação Permanente (APP), Unidades de Conservação e intervenções em APP

Uma empresa especializada será contratada para elaboração dos estudos ambientais, a qual será responsável pelo mapeamento completo das APP´s.

Sendo o que se apresenta para o momento, estamos à disposição para os esclarecimentos necessários.

Rosangela Dorta

Rosangela Campanholi Dorta
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental
ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A
CNPJ 01.258.944/0005-50

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo:
Nº. 02001.012224/2014-
Recebido em: 03/07/2014
Assinatura

COTRAN/DILIC/IBAMA
Fls. 4503
Ass.

362/GMA/2014

Curitiba, 30 de junho de 2014.

Ao
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL - DILIC
SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do IBAMA – Bloco A
CEP: 70.818-900 – Brasília/DF

Assunto: Processo n° 02017.003534/2000-42 – Pedido de renovação da Licença de Operação de nº 559/2010.

Prezado (a),

A **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A**, inscrita sob CNPJ 01.258.944/0005-50 vem, respeitosamente, solicitar a renovação da Licença de Operação 559/2010, relativa à operação da malha ferroviária nos estados do Paraná e Santa Catarina, válida até 25 de novembro de 2014.

Segue em anexo cópia da LO 559/2010, bem como requerimento de Renovação de Licença de Operação – RLO, realizado no Portal de Serviços Online do IBAMA.

Sendo o que se apresenta ao momento, despedimo-nos, reafirmando os votos de consideração e apreço, certos de vossa habitual atenção e cooperação.

Camila da Veiga Coutinho
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental
ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A

Analista Ambiental
P/ANÁLISE
Em 11.7.2014

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

Carlos L. C. de Melo
Licenciamento de Transportes, Portos e Ferrovias
COTRAN/DILIC/IBAMA

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4504
ASS.

SOLICITAÇÃO DE LICENÇA
Renovação de Licença de Operação - RLO

DADOS DO REQUERENTE		
Nome ou Razão Social: ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A.		
Número de Inscrição: 2756		
CNPJ/CPF: 01.258.944/0005-50	Endereço: RUA EMÍLIO BERTOLINI,100	
CEP: 82920-030	Telefone: (0xx41) 2141-3654	Fax: (0xx41) 2141-7209
Email: renatatr@all-logistica.com		
Bairro: VILA OFICINAS		
Município: CURITIBA		
Estado: PARANA		
DADOS DO EMPREENDIMENTO		
Identificador: 02017.003534/2000-42		
Nome: ALL - Malha Ferroviária Sul - Trechos Rio Branco do Sul - Curitiba, e Curitiba - Paranaguá		
Tipologia: Ferrovia		
Orgão(s) Financiador: BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social		
Valor do Empreendimento: R$ 1.700.000.000,00		
Declaro, para os devidos fins, que o desenvolvimento das atividades relacionadas nesse requerimento realizar-se-á de acordo com os dados transcritos no formulário de solicitação de abertura de processo.		
RENATA TWARDOWSKY RAMALHO	Assinatura: Renata Ramalho Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski Gerente de Relações Institucionais e Licenciamento Ambiental ALL- América Latina Logística	
Data de envio da solicitação: 30/06/2014		

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1282 - 1670
www.ibama.gov.br

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4505 Ass.

OF 02001.007130/2014-01 DILIC/IBAMA

Brasília, 07 de julho de 2014.

À Senhora
Danielle Dias Curvelo
Procuradora da República da Procuradoria da República no Municipio de Maringá
Av. XV de Novembro, 708 - Centro - Maringa/PR
MARINGA - PARANA
CEP.: 87.013-230

Assunto: **Inquérito Civil Público nº 1.25.006.000313/2010-63**

REFERENCIA: /

Senhora Procuradora da República,

1. Em atenção ao Ofício nº 577/2014-GAB/PRM, informo que o processo de licenciamento ambiental para as obras de rebaixamento da linha férrea/túnel entre as avenidas Paraná e Pedro Taques, localizadas no município de Maringa/PR, não foi conduzido pelo Ibama e que informações sobre esse processo poderão ser obtidas diretamente no Órgão de Meio Ambiente do Estado do Paraná.

Atenciosamente,

THOMAZ MIAZAK DE TOLEDO
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA

DIGITALIZADO NO IBAMA

PRM-MGF-PR- 3191/2014

ENV/PRM-MGF-PR- 1065/14

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4506 Ass.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Ofício nº 721 /2014-GAB/PRM **Maringá, 08 de julho de 2014.**

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: OF.
Nº. Nº. 02001.0131_56/2014-80
Recebido em: 17/07/2014
Assinatura

À Sua Senhoria, o Senhor
THOMAZ MIAZAK DE TOLEDO
Diretor de Licenciamento Ambiental Substituto
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
SCEN – Trecho 2 – Ed. Sede do Ibama
70818-900 – BRASÍLIA – DF

Senhor Diretor,

Cumprimentando-o e, visando a instrução do Inquérito Civil Público nº 1.25.006.000313/2010-63, nos termos do artigo 8º, inciso II, da Lei Complementar nº 75/93, **requisito** a Vossa Senhoria cópia do EIA/RIMA da obra de rebaixamento da linha férrea/túnel entre as avenidas Paraná e Pedro Taques, localizadas no Município de Maringá/PR, e relativo ao licenciamento do transporte de combustíveis através do referido túnel.

Assinalo o prazo de **10 (dez) dias**, a contar do recebimento deste, para o encaminhamento dos documentos.

Cordialmente.

DANIELLE DIAS CURVELO
Procuradora da República

- URGENTE -

Para a CGTMO

1. Para as providências que o caso requer;
2. atentar ao prazo - 27/07/14.

21/07/2014

Paulo Grieger
Analista Ambiental
Matrícula: 6788130
DILIC/IBAMA

À COTRA/ ANALISTA GIULIANA,

P/ANÁLISE E RESPOSTA.

Em 22-7-2014

Marcio Felicio L. C. de Melo
Coordenador Geral Transportes
Mineração e Obras Civis - Substituto
CGTMO/DILIC/IBAMA

MINUTA DE RESPOSTA ENCAMINHADA À CHEFIA EM 24/07/2014

Giuliana Cousin Berghella
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Matrícula 1365161

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1293
www.ibama.gov.br

OF 02001.008224/2014-99 CGTMO/IBAMA

Brasília, 25 de julho de 2014.

À Senhora
Danielle Dias Curvello
Procuradora da República da Procuradoria da República no Municipio de Maringá
Avenida XV de Novembro, 708 – Centro
MARINGA - PARANA
CEP.: 87.013-230

Assunto: **ALL Malha Sul: Inquérito Civil Público nº 1.25.006.000313/2010-63. Ofício nº 721/2014-GAB/PRM**

REFERENCIA: OF 02001.013156/2014-80/PROCURADORIA

Senhora Procuradora da República,

1. No âmbito do processo de licenciamento ambiental da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., informo que em 07/07/2014 foi emitido o Ofício nº 02001.007130/2014-01 DILIC/IBAMA (cópia anexa), em resposta ao Ofício nº 577/2014-GAB/PRM, de teor semelhante ao Ofício nº 721/2014-GAB/PRM.

Anexo:
Ofício nº 02001.007130/2014-01 DILIC/IBAMA.

Atenciosamente,

MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO
Coordenador-Geral da CGTMO/IBAMA

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca para.

Nº 0142.59/2014-67
Recebido em: 30/07/2014

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4508
Ass.

Carta nº392/GMA/2014

Curitiba,29de julho de 2014.

AO
IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Att. Sr. Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes - COTRA.
SCEN – Trecho 3 – Edifício Sede do Ibama
CEP: 70.818-900 - BRASÍLIA/DF

DIGITALIZADO NO IBAMA

Assunto: Atendimento ao Parecer Técnico 1096/2014 COTRA/IBAMA: Informações específicas equipe técnica fauna a pé.

Prezado Senhor,

A **ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº01.258.944/0085-50, vem através deste, em atendimento ao Parecer Técnico nº 0001096/2014 COTRA/IBAMA, informar a equipe técnica envolvida nas atividades de monitoramento a pé de fauna atropelada nas malhas contempladas pelas Licenças de Operação nº 559/2010, 888/2009, 1017/2011, 1120/2013 e 1203/2013, sob concessão desta empresa.

Conforme documentos protocolados junto a este IBAMA, em resposta ao referido parecer, as atividades de monitoramento a pé começaram no dia 14 de julho de 2014, concomitantemente em todas as malhas ferroviárias operadas pela ALL.

Ressalta-se ainda, que na ocorrência de mudanças da equipe técnica envolvida nos monitoramentos, as alterações serão devidamente informadas juntamente aos relatórios anuais de cada Licença de Operação. Por este motivo, as ARTs dos integrantes das equipes de monitoramento de fauna a pé serão apresentadas somente em anexo aos relatórios anuais, visto a possibilidade de alteração de equipes ao longo das campanhas programadas.

Ainda, em atendimento ao Parecer Técnico nº 01096/2014 COTRA/IBAMA, o quadro abaixo informa o tempo de vigência de contrato para execução dos monitoramentos de fauna a pé em todas as malhas sob concessão da empresa, entre a ALL e a empresa Assessoria Técnica Ambiental Ltda.

Tabela 1 – Vigência de contratos para execução do Programa de monitoramento e mitigação de atropelamentos de fauna.

Licença de operação	Empresa contratada	Vigência do contrato
Malha Sul – LO 559/2010	Cia Ambiental	30/12/2014
Malha Sul – LO 888/2009	Cia Ambiental	30/11/2014
Malha Paulista – LO 1180/2013	Cia Ambiental	06/11/2017
Malha Oeste – LO 1017/2011	Cia Ambiental	30/04/2015
Malha Norte – LO 1203/2013	Cia Ambiental	30/12/2014

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

Tabela 2 – Equipe técnica e validade no [illegible] dos levantamentos de fauna atropelada nas malhas ferroviárias sob concessão da empresa..

Malha	Nome	Função	Formação/Titulação	RG	CPF	Registro de Classe	CTF IBAMA
LO 1017/2011	Giselle de Fátima Alves	Técnica	Bióloga	6587218-8 SSP/PR	022.385.149-57	CRBio - 83048/07-D	5486252
	Éder Ricardo Paetzhold	Técnico - Coordenador	Biólogo/Espec. Biol. da Conservação	8.133.192-0	041.073.339-00	CRBio - 30757/07-D	4993948
	Henrique Chupil	Técnico - Coordenador	Biólogo, M.Sc. Ecologia e conservação da natureza	8.411.372-7 SSP-PR	049.789.269-97	CRBio- 66179/07-D	1910390
LO 1180/2013	Marcos Dums	Técnico	Biólogo	4341433 SSP-SC	050.420.859-86	CRBio- 83631/07-D	6063801
	Jocieli de Oliveira	Técnica-Coordenadora	Bióloga / Msc. Ecologia e Conservação da Biodiversidade	13.681.78-0	845.550.091-34	CRBio - 54168/01-D	4301786
	Cícero Pedro Farias	Técnico	Biólogo	10.191.61-5	666.916.131-04	CRBio - 68984/01-D	1912632
LO 559/2010	Dariene da Silva Gonçalves	Técnica-Coordenadora	Bióloga/Msc. Zoologia	8.081.830-0	046.000.269-42	CRBio - 83698/07-D	4611346
	Michel Müller Maciel	Técnico	Biólogo	10.1[illegible]02-4	065.947.509-09	CRBio - 83304/07-D	5630045
LO 888/2009	Leonardo José Lobo Brantes	Técnico	Biólogo	21.747.504-5	138.542.717-51	CRBio - 83418/07-D	4660533
	Rafael Nadin Babes	Técnico – coordenador	Biólogo / Espec. Manejo e Conservação Ambiental	10.453.705-1	067.665.089-90	CRBio - 83569/07-D	5919373
	Henry Van der Lan Barbosa	Técnico - coordenador	Biólogo / Mestre em ciências ambientais	2433288-5 SSP/MT	005.056.081-56	CRBio- 86955/01-D	5895838
LO 1203/2013	Beatriz Ferraz Buhler	Técnico	Bióloga	1588570-4 SSP/MT	017.069.651-55	Em processo	6096604
	Vitor Azarias Campos	Técnico – coordenador geral	Biólogo Msc. / Doutorando em Ecologia e Conservação da Biodiversidade	1.223.730-2	926.313.201-15	CRBio- 56518/01 - D	892374

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Sendo o que nos apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Stéfani Gabrieli Age

ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A

Gerência de Relações Institucionais e Licenciamento Ambiental

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3655 - Fax: (41) 2141-7209

COTRA/DILIC/IBAMA Fl. 4510 ASS.

DESPACHO 02001.021410/2014-13 COTRA/IBAMA

Brasília, 15 de agosto de 2014

À Unidade Setorial da Diretoria de Licenciamento Ambiental

Assunto: **Arquivamento de Material - ALL Malha Sul**

1. Solicito o arquivamento dos documentos abaixo relacionados, referentes à ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A. (processo nº 02017.003534/2000-42):

1. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Apucarana/PR (março/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
2. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Araucária/PR (março/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
3. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Oficina de Curitiba/PR (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
4. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Desvio Ribas, Ponta Grossa/PR (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
5. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Guarapuava/PR (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
6. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Iguaçu, Curitiba/PR (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
7. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Maringá/PR (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
8. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Paranaguá/PR km 05 e LDP (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
9. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Oficina de Vagões de Ponta Grossa/PR (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
10. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Rio Negro/PR (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 -

Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);

11. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Uvaranas e Usina de Trilhos Rio Verde, Ponta Grossa/PR (março/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
12. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Corupá/SC (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
13. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Lages/SC (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
14. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Mafra/SC (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
15. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Cacequi/RS (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
16. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Canoas/RS (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
17. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Cruz Alta/RS (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
18. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Terminal Intermodal de Cargas Porto Alegre/RS (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
19. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Rio Grande/RS (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
20. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Santa Maria/RS (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
21. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Terminal Intermodal de Cargas Uruguaiana/RS (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
22. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Itapeva/SP (junho/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 8160, de 30/06/2009 - Carta nº 241/GMA/2009 - ALL);
23. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Unidade de Apoio Ourinhos /SP (junho/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 8160, de 30/06/2009 - Carta nº

241/GMA/2009 - ALL);

24. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Terminal Intermodal de Cargas Tatuí/SP (junho/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 8160, de 30/06/2009 - Carta nº 241/GMA/2009 - ALL);
25. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Postos de Abastecimento Santa Catarina - APP - PGR - PAE (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
26. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Postos de Abastecimento São Paulo - APP - PGR - PAE (junho/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 8160, de 30/06/2009 - Carta nº 241/GMA/2009 - ALL);
27. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Postos de Abastecimento Paraná - APP - PGR - PAE (abril/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 5403, de 06/05/2009 - Carta nº 200/GMA/2009 - ALL);
28. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Postos de Abastecimento Rio Grande do Sul - APP - PGR - PAE (maio/2009), constituído de 01 volume (protocolo nº 7036, de 04/06/2009 - Carta nº 235/GMA/2009 - ALL);
29. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Trecho Iperó/SP - Pinhalzinho/SP (2007), constituído de 02 volumes - Tomo IX Parte 1 e Tomo IX Parte 2 (protocolo nº 10.558, de 17/08/2007);
30. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Trecho Itaboa/SP - Apiaí/SP (2007), constituído de 01 volume - Tomo X (protocolo nº 10.558, de 17/08/2007);
31. Estudo Ambiental e Plano Básico Ambiental - EA/PBA Trecho Rubião Júnior/SP - Presidente Epitácio/SP (2007), constituído de 03 volumes - Tomo XI Parte 1, Tomo XI Parte 2 e Tomo XI Parte 3 (protocolo nº 12.377, de 27/09/2007 - Carta nº 230/GMA/07).

GIULIANA COUSIN BERGHELLA
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação de Transporte

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4512 ASS.

MEM. 02001.012632/2014-45 COTRA/IBAMA

Brasília, 18 de agosto de 2014

À Senhora Coordenadora da CGEMA

Assunto: **Resposta ao Mem. 8911/2014-CGEMA/IBAMA.**

Em resposta ao Mem. 8911/2014-CGEMA/IBAMA, encaminho anexos, o Estudo de Análise de Risco – EAR, o Plano de Ação de Emergência - PAE e o Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR referentes à Malha Ferroviária Sul, sob concessão da América Latina Logística.

Atenciosamente,

TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora da COTRA/IBAMA

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: Carta
N°. 02001.015871/2014- 57
Recebido em: 21/08/2014
Assinatura

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4513
ASS.

Carta nº 409/GMA/2014

Curitiba, 18 de agosto de 2014

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilma. Sra. Tatiana Veil de Souza

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes – COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 – BRASÍLIA / DF

DIGITALIZADO NO IBAMA

Assunto: **Relatório Ambiental Ramal Cachoeira**

Processo: 02017.003534/2000-42

Prezado Senhor,

A ALL – América latina Logística Malha Sul S.A., inscrita sob o CNPJ n° 01.258.944/0005-50, vem respeitosamente através desta, encaminhar em anexo o **Relatório Ambiental** realizado pela empresa Geoprospec e **Estudo de Reativação do Ramal Cachoeira** realizado pela empresa Global Geomática referente à reativação do ramal Cachoeira em consonância com o Termo de Referência n° 002/2014/COTRA /IBAMA.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Rosangela Dorta

Rosangela Campanholi Dorta

América Latina Logística Malha Sul S.A.

Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

- A Analista Giuliano e equipe para análise e manifestação

25/8/14

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
CGTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: Carta
Nº. 02001.015869/2014-XX
Recebido em: 21/08/2014
Jaqueline
Assinatura

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4514
ASS.

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

Carta nº 411/GMA/2014

Curitiba, 18 de agosto de 2014.

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilma. Sra. Tatiana Veil de Souza

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes – COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 – BRASÍLIA / DF

DIGITALIZADO NO IBAMA

Assunto: **Anuência Prefeitura de Cachoeira do Sul**

Processo: 02017.003534/2000-42

Reativação do Ramal Cachoeira

Prezado Senhor,

A ALL – América latina Logística Malha Sul S.A., inscrita sob o CNPJ n° 01.258.944/0005-50, vem respeitosamente através desta, encaminhar em anexo a Anuência da Prefeitura Municipal de Cachoeira do Sul/RS referente a Reativação do Ramal Cachoeira em consonância com o Termo de Referência n° 002/2014/COTRA /IBAMA.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Rosangela Dorta

Rosangela Campanholi Dorta

América Latina Logística Malha Sul S.A.

Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

À Analista Giuliano e
equipe

para providências

25/8/16

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
OTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4515 Ass.

Recebido em 20/06/14

DECLARAÇÃO DE ANUÊNCIA 01/2014

PRAZO EM 07/07

A Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAN criada pela Lei Municipal Nº 2587/1993 no uso de suas atribuições e com base nos autos do processo Nº 8425 de 04/06/14, DECLARA que nada tem a se opor a atividade de REATIVAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO DE CACHOEIRA DO SUL efetuada pela **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A, CNPJ 01.258.944/0005-50.** O ramal ferroviário, em Cachoeira do Sul-RS, terá seu ponto inicial com base nas seguintes Coordenadas Geográficas:

Latitude	**Longitude**
30°00'22,74"S	**52°50'59,02"O**

Esta Anuência não exime a empresa licenciada de observar as demais exigências e restrições determinadas pelos órgãos competentes, bem como, tem sua validade condicionada ao total cumprimento da legislação em vigor, nas esferas federal, estadual e municipal, em especial ao IBAMA.

Pelo presente, a empresa **ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S.A**, CNPJ: 01.258.944/0005-50, empresa atuante no ramo ferroviário, sediada à Rua Emílio Bertolini, Nº 100, CEP 82.920-30, na cidade de Curitiba- PR, está autorizada a atuar no território municipal desde que obedecidas às legislações florestais federal, estadual e municipal.

Esta anuência só é válida para as condições acima contidas e até a data de 09/06/2015, a contar da presente data. Caso algum prazo estabelecido for descumprido, ou os dados fornecidos pelo requerente não corresponderem à realidade, este documento perderá a validade.

O não atendimento a notificações emitidas pela Secretaria de Planejamento poderá acarretar o cancelamento da anuência.

Esta anuência não dispensa nem substitui nenhuma autorização, licença, certidão ou alvará, de qualquer natureza, exigidos pela legislação federal, estadual, ou municipal nem exclui as demais licenças ambientais.

Esta anuência deverá estar disponível no local da atividade licenciada para efeito de fiscalização.

Cachoeira do Sul, 09 de Junho de 2014.

Prefeito Municipal
NEIRON VIEGAS

Secretário Municipal de Planejamento
CRISTIANO SCHUMACHER

Etiqueta: PRM-BAG-RS 2512
Envelope: 902/2014

DIGITALIZADO NO IBAMA

COTA/DILIC/IBAMA
Fls. 4546
ASS.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO RIO GRANDE DO SUL

OF.PRM/BAGÉ/PB244/Nº 645/2014
Etiqueta:

Bagé/RS, 07 de agosto de 2014.

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: OF.
Nº 02001.0159 84/2014 - 52
Recebido em: 22/08/2014
Daniele
Assinatura

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM BAGÉ
Rua Bento Gonçalves, 285 D - salas 601/604
Edifício Centro Profissional Dr. Carlos Brasil
96400-201- Bagé/RS
Fone-Fax: (53) 3242-2699 / 3242-7397
E-mail: prm-bag@prrs.mpf.gov.br

Inquérito Civil nº 1.29.001.00015/2013-17 que visa apurar descarte de combustível em recurso hídrico em desacordo com a legislação ambiental.

Senhor Coordenador:

O **Ministério Público Federal**, por seu agente signatário, no uso de suas atribuições legais e constitucionais, solicita a Vossa Senhoria, no prazo de 10 (dez) dias, o que segue:

1. seja fornecida estimativa de prazo para a eventual constatação de danos a serem reparados pela empresa ALL Malha Sul S/A, haja vista o fato ocorrido em pátio de operações da empresa na cidade de Bagé/RS (outubro/2011), bem como para a conclusão do processo de licenciamento ambiental referente à unidade de apoio/posto de abastecimento localizado nesta cidade;

2. seja informado em que condições está operando a unidade de apoio na cidade de Bagé/RS, considerando a inexistência, até o momento, de autorização formal do IBAMA para o seu funcionamento (inexistência de LO).

Atenciosamente,

CARLOS AUGUSTO TONIOLO GOEBEL
PROCURADOR DA REPÚBLICA

AO SENHOR
MARCUS VINÍCIUS LEITE CABRAL DE MELO
COORDENADOR DE TRANSPORTE
COORDENADORIA DE TRANSPORTE – DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL - DILIC
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA.
BRASÍLIA-DF

-URGENTE-

Para a CGTMO

1. Para as providências que o caso requer;
2. atentar ao prazo - 01/09/14.

25/08/2014

Paulo Grieger
Analista Ambiental
Matrícula: 6788130
DILIC/IBAMA

À COTRA,

P/ ATENDIMENTO.

Em 25.8.2014

Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

Aos Analistas Quilinna e Palermo

para análise e manifestação.
Caso necessário, solicitar dilação do prazo
26/8/14

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Em 01/09/2014 encaminho à chefia minuta de ofício solicitando prazo adicional para 22/09/2014

Em 22/09/2014 encaminho minuta de resposta ao ofício.

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 45 Ass.

Data: 19-08-2014 [12:16:44]
De: dilic.sede@ibama.gov.br
Para: Gustavo Henrique Silva Peres <Gustavo.Peres@ibama.gov.br>
Cc: MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO <Marcus.Melo@ibama.gov.br>
Assunto: Fwd: ENC: URGENTE - medida liminar - ACP MPF x ALL, DNIT, ANTT, União e IBAMA

----- Mensagem encaminhada de Rita de Cassia Linhares Pulner <rita.pulner@agu.gov.br> -----
Data: Tue, 19 Aug 2014 14:47:28 +0000
De: Rita de Cassia Linhares Pulner <rita.pulner@agu.gov.br>
Assunto: ENC: URGENTE - medida liminar - ACP MPF x ALL, DNIT, ANTT, União e IBAMA
Para: dilic.sede@ibama.gov.br
Cc: José Carvalho dos Anjos <jose.c.anjos@agu.gov.br>

Prezado Senhor,

Segue Parecer de Força Executória (NT 311/2014) e demais documentos referentes à ACP 50113820520144047003 (1ª VF de Maringá) proposta pelo MPF, relativamente à obra do túnel ferroviário de Maringá.

Solicito informar se há necessidade de Agravo de Instrumento (recurso contra a medida liminar). Em caso positivo, necessito dos subsídios técnicos até o dia 29 de agosto.

Há necessidade também de subsídios técnicos para contestação da ação.

Coloco-me à disposição para eventuais esclarecimentos.

/RITA DE CASSIA LINHARES PULNER/

/Coordenadora Estadual/

/PFE/IBAMA-PR/

/(41) 3360-6175/

/*rita.pulner@agu.gov.br/

//

À CGTMO,
Para ciência e, em caso de necessidade de contestação à ação judicial e/ou de recurso à decisão proferida, atendimento à solicitação de subsídios técnicos.

20/08/14

Gustavo H S Peres
Gustavo H. S. Peres
Analista Ambiental
Mat. nº 2448661

DE: Leonardo Zagonel Serafini
ENVIADO: terça-feira, 19 de agosto de 2014 10:55
PARA: Rita de Cassia Linhares Pulner
CC: Sueli.Lima@ibama.gov.br
ASSUNTO: URGENTE - medida liminar - ACP MPF x ALL, DNIT, ANTT, União e IBAMA

Rita, bom dia!

Segue em anexo o parecer de força executória sobre antecipação da tutela proferida em desfavor do IBAMA na ACP 50113820520144047003 (1ª VF de Maringá) proposta pelo MPF, relativamente à obra do túnel ferroviário de Maringá.

Há determinação em face do IBAMA

Há pedido de subsídios para a interposição de agravo de

À COTRA,
P/ ANÁLISE.
Em 22/8/2014

Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

 2014 17:28

instrumento (caso seja necessário, com prazo curto) e para contestação.

Fico a disposição

Abraços

/Leonardo Zagonel Serafini/

/Procurador Federal/

/Procuradoria Seccional Federal em Maringá/PR/

/(44) 3301-3500/

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont)!

----- Final da mensagem encaminhada -----

Aos Analistas Giuliano e Adamo
para análise e manifestação
25/8/14
Fátima Veil

Fátima Veil de Souza
Chefe do Licenciamento de Transporte
CGTMO/DILIC/IP

Procuradoria Seccional Federal em Maringá – Seção de Cobrança, Recuperação de Créditos e Contencioso Geral:

Nota Técnica 310/2014 – PSF-MGA-PR/PGF/AGU:

Ref.: Parecer conclusivo de força executória (Portaria PGF 603/2010)
Antecipação de tutela – medida liminar
Autos: 50113820520144047003 – Ação Civil Pública
1ª Vara Federal de Maringá/PR
Autor: Ministério Público Federal
Réus: ALL, DNIT, ANTT, IBAMA e União

1. Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal em face de América Latina Logística Malha Sul S/A, ANTT, DNIT, IBAMA e União, tendo por objeto a implementação de medidas de segurança e regularização de licenciamento ambiental no túnel ferroviário de 1.640 metros que atravessa o bairro Novo Centro de Maringá e é utilizado pela ALL para passagem de composições de trem, ocorrendo o transporte de líquidos inflamáveis.
2. Informa que a obra não foi precedida de licenciamento ambiental (cf. relatório da decisão em anexo). Entretanto, na petição inicial consta informação de que o licenciamento ambiental estaria sendo executado peal DLIC/IBAMA/DF, com a análise de vários documentos sobre os planos de gerenciamento de risco da obra. Há informação sobre a inexistência de EIA/RIMA sobre a obra.
3. Em relação ao IBAMA, requer o MPF, ao final, que o órgão seja compelido a exigir a realização de licenciamento ambiental da obra, com a apresentação de EIA/RIMA pelo empreendedor (petição inicial em anexo), entendo o *parquet* que há conduta omissiva do Instituto.
4. Seguidos os trâmites legais foi proferida a decisão do evento 14, com o deferimento da antecipação da tutela pleiteada, com as seguintes determinações:

> *Ante o exposto, **defiro** o requerimento de concessão de liminar, nos seguintes termos:*
>
> *a) determinar a ré ALL que, no prazo de 90 (noventa) dias, realize as obras e adote todas as medidas de segurança, nos túneis ferroviários do Novo Centro de Maringá, propostas pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, conforme Relatório n.º 01/2009 (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91), sistema ativo e passivo acima destacado, **sob pena de suspensão do transporte de inflamáveis pelos túneis;***
>
> ***Fixo multa diária de R$20.000,00** para caso de descumprimento da presente decisão liminar pela ré ALL, com início imediatamente após o prazo acima concedido, a ser revertida em favor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, regulamentado pelo Decreto n.º 1.306/1994.*
>
> *b) determinar ao DNIT que fiscalize e exija e efetiva implementação das medidas de segurança em questão, bem como o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1);*
>
> *c) determinar à ANTT que fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção, bem como se o DNIT está cumprindo adequadamente suas atribuições;*

*d) **determinar ao IBAMA que proceda à exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis, bem como exija o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1), relativamente às questões ambientais;***

e) determinar que a União fiscalize os contratos de concessão de serviço de transporte ferroviário celebrados com a concessionária ré, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei nº8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas.

5. A decisão em questão, acolhendo os argumentos do MPF, entende que a realização de licenciamento ambiental é obrigatório para a atividade em questão, devendo, neste procedimento, se exigida a realização de EIA/RIMA.
6. Diante dos fatos narrados na petição inicial e a decisão que antecipou a tutela, solicito as seguintes informações:
    a. Sobre a conduta do IBAMA na análise do caso, já que conforma a petição inicial foram registradas várias análises da DILIC/IBAMA/DF sobre o empreendimento;
    b. As razões para dispensa da realização de licenciamento ambiental e de apresentação de EIA/RIMA pelo empreendedor;
    c. Sobre o interesse do IBAMA em interposição de agravo de instrumento em face da medida liminar, com o fornecimento de subsídios de fato e de direito até 05.09.2014, a fim de viabilizar a elaboração do recurso.
    d. O fornecimento de subsídios de fato e de direito para contestação da ação até 30.09.2014, a fim de viabilizar a elaboração de contestação/defesa da autarquia nos autos.
7. Informo que até o momento não há o registro da interposição de recurso contra a decisão por quaisquer partes dos autos.
8. Em anexo encaminho a petição inicial dos autos 50113820520144047003, além do Ofício dos Bombeiros mencionados na alínea 'd' (medida liminar relativamente ao IBAMA). Os demais documentos foram anexados ao SICAU, em virtude de seu tamanho, constituindo, basicamente, do Inquérito Civil Público 1.25.006.000313/2010-63. Há ainda a possibilidade de consulta dos documentos dos autos pela consulta pública do eproc da Justiça Federal do Paraná, com o uso da chave 890421579414.
9. À PF IBAMA Paraná, para as providências cabíveis.

Em 19.08.2014

Leonardo Zagonel Serafini
Procurador Federal

AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5011382-05.2014.404.7003/PR

AUTOR	:	**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**
RÉU	:	**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**
	:	**ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S A**
	:	**DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**
	:	**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**
	:	**UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO**

DECISÃO (LIMINAR/ANTECIPAÇÃO DA TUTELA)

I. Relatório

Trata-se de ação civil pública movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A, DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA e UNIÃO (AGU), na qual o autor requer a concessão de liminar nos seguintes termos:

a) obrigação de fazer, para que a concessionária América Latina Logística do Brasil S/A, no prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias, seja compelida a realizar as obras que garantam a segurança do túnel ferroviário do Novo Centro, conforme sugestão do 5° Grupamento de Bombeiro de Maringá-PR, a saber:

SISTEMA PASSIVO: São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:
1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte;
2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;
5) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;
6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;
7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;

8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.

SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visem assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:
1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, nadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;
2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

b) obrigação de fazer, para que o DNIT atue no sentido de ver implementadas as medidas de segurança acima descritas e outras que vierem a serem apontadas no decorrer da instrução desta ação.
c) obrigação de fazer para que a ANTT fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e se o DNIT está cumprindo adequadamente as atribuições que lhe foram cometidas.
d) obrigação de fazer para que o IBAMA proceda a exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis.
e) obrigação de fazer, para que a União, poder concedente, seja compelida a fiscalizar os contratos de concessão de serviços de transporte ferroviário celebrados com as concessionárias rés, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei n° 8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas;

Ao final, pede:

c) no mérito, a confirmação, na integralidade, da tutela liminar requerida, nos termos acima expostos;
d) a condenação da América Latina Logística do Brasil S/A por danos morais coletivos, em valor a ser estipulado pelo Juízo, causados em razão do descumprimento de suas obrigações legais e contratuais;
e) sejam determinadas, se o caso, as medidas necessárias para o cumprimento da tutela aqui requerida (obrigações de fazer e não fazer), na forma prevista no § 5°, do artigo 461 e no § 3° do artigo 273, ambos do Código de Processo Civil;
f) condenação dos réus ao pagamento das verbas da sucumbência;

Alega a parte autora, em resumo, que: (i) o objetivo primordial da presente Ação Civil Pública é, sobretudo, a proteção da população maringaense que vive no entorno do túnel ferroviário do Novo Centro, exposta a riscos decorrentes da falta de observação de normas relativas ao transporte de produtos perigoso e da ausência de equipamentos de segurança que visem reduzir a possibilidade de acidentes no empreendimento, sob concessão da ré América Latina Logística do Brasil S/A; (ii) pretende-se também a proteção do meio ambiente, a fim de que o órgão ambiental federal competente promova a adequada avaliação ambiental e licenciamento dos empreendimentos; (iii) imperioso que se faça cessar a inércia, tanto da União, como do DNIT e da ANTT, além do IBAMA, evidentemente, na atuação de efetiva fiscalização da segurança e da preservação do meio ambiente em relação ao túnel ferroviário do Novo Centro; (iv) cada um

dos entes que têm sua parcela de responsabilidade sobre o empreendimento ferroviário localizado no Novo Centro de Maringá-PR deve exercer, de fato, suas atribuições, para a adequada preservação da segurança e do meio ambiente, de forma a atender ao princípio da eficiência; (v) com a instauração do Inquérito Civil nº 1.25.006.000313/2010-63, objetivou-se apurar notícias de irregularidades no controle da poluição, especialmente no sistema de ventilação, monitoramento de gases e detecção de incêndio no túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá, localizado sob a Avenida Horácio Racanello, entre as Avenidas Paraná e Pedro Taques, em Maringá-PR, cuja extensão é de 1.640 metros; (vi) segundo apurou-se no inquérito civil, o túnel ferroviário de Maringá-PR foi construído sem que fosse precedido de procedimento administrativo para o licenciamento ambiental do empreendimento; (vii) a utilização do túnel pela ALL tem se dado sem a adoção de uma série de normas de segurança exigíveis para o transporte de produto perigoso, conforme apontamentos do Corpo de Bombeiros de Maringá; (viii) a análise feita pelo 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá no Plano de Ação de Emergência da ALL referente à passagem de composições pelo túnel revela a ausência de adoção de uma série de medidas imprescindíveis à segurança da operação; (ix) verifica-se a premente necessidade de se realizar Estudo de Impacto Ambiental e o consequente Relatório de Impacto Ambiental no túnel ferroviário do Novo Centro, notadamente em razão do transporte de líquidos inflamáveis no local, bem como obrigar a empresa concessionária a adotar uma série de medidas de segurança visando a proteção do meio ambiente e da população maringaense que vive no entorno do empreendimento. Discorre sobre as obrigações dos réus e legislação de regência da matéria. Junta documentos (Evento 1).

Em decisão associada ao Evento 3, o Juízo determinou a intimação do autor para fundamentar o pedido de danos morais coletivos e estimar o valor da respectiva indenização, declinando pedido correspondente quantificado (Evento 6).

Determinada a intimação do Comandante do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá para esclarecimentos acerca da atual situação do túnel (Evento 6).

Emenda à inicial, **com quantificação do pedido de danos morais coletivos** (Evento 11).

Informações do Comandante do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá (Evento 13).

É o relatório. **Decido.**

2. Fundamentos

O artigo 12 da Lei n.º 7.347/85, Lei da Ação Civil Pública, dispõe que o juiz poderá conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.

Para concessão da liminar revela-se indispensável a relevância dos fundamentos invocados e a grande probabilidade de dano irreparável ou de difícil reparação caso a medida seja concedida somente ao final do processo.

In casu, considero presentes os requisitos necessários à concessão da liminar imediatamente. Explico.

O Ministério Público Federal questiona a falta de segurança do túnel ferroviário que corta o Novo Centro de Maringá, no sentido Leste-Oeste, **bem como a ausência de fiscalização dos órgãos públicos competentes, tanto em relação à observância das normas de segurança quanto às regras de proteção ao meio ambiente.**

Segundo afirmado na petição inicial, a presente demanda tem por escopo a consecução dos seguintes objetivos:

1) impedir o transporte de produto perigoso (etanol) pela ALL sem que haja, antes, a exigência de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do túnel ferroviário, pois, conforme demonstrar-se-á a seguir o EIA/RIMA é condição necessária para este empreendimento;

2) obrigar a concessionária ALL a executar obras e instalar equipamentos necessários a tornar mais segura a prestação do serviço público decorrente da atividade econômica por ela exercida;

3) determinar ao IBAMA que exija o EIA/RIMA do empreendimento ferroviário e suas infraestruturas, de modo a precisar, pormenorizadamente, as consequências da atividade desenvolvida pela ré ALL;

4) compelir a ANTT a exercer constante fiscalização do transporte ferroviário no trecho do túnel do Novo Centro de Maringá-PR no que concerne às questões atinentes à segurança na prestação do serviço;

5) determinar que o DNIT, na condição de administrador da faixa de terras do túnel ferroviário, a qual pertence à União, passe a exigir que a ALL cumpra as exigências apontadas como mitigadoras dos riscos da prestação do serviço que lhe é incumbindo;

6) assinalar que a União, que tem o encargo de fiscalizar o cumprimento das cláusulas previstas no contrato de concessão da malha ferroviária firmado com a ALL, assim o faça, atendendo aos preceitos previstos em contrato e na legislação que trata do tema (leis n° 8.987/95 e 8.666/93).

A região central de Maringá, denominada Novo Centro, é cortada, no sentido Leste-Oeste, por malha ferroviária federal atualmente operada pela concessionária ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A, mediante contrato de concessão celebrado com União.

Em tempos idos, como é de notório conhecimento dos moradores locais, a ferrovia atravessava a cidade normalmente sobre a superfície, praticamente dividindo-a em duas, uma no lado norte e outra no lado sul, atravancando o desenvolvimento do município, especialmente na região central. Os transtornos causados eram muitos, pois, como haviam poucas vias públicas de ligação cruzando a ferrovia, o trânsito de veículos e pedestres era constantemente interrompido para a passagem das composições, agravando-se sobremaneira a situação em época de safra, dado o tráfego intenso das locomotivas.

Diante do anseio da comunidade local para solução da questão, iniciaram-se estudos para a retirada da linha férrea do perímetro urbano, especialmente central, ou de outro meio alternativo de equação do problema, optando-se pelo rebaixamento da linha férrea, com construção de túneis na região mais central e de trincheiras a céu aberto em outros trechos.

Conforme relatório de vistoria recentemente emitido pelo 5° Grupamento do Corpo de Bombeiros (Evento 13, OFIC1), atualmente, o rebaixamento da linha férrea é composto por trincheiras e túneis num total de 7.000 metros, merecendo especial destaque para o caso em apreço o túnel 2.000 metros situado entre as Avenidas Pedro Taques e Paraná, bem como outro com 550 metros localizado entre a Avenida 19 de Dezembro e rua Arlindo Planas.

A conclusão do túnel maior, ocorrida em 2005/2006, propiciou amplo desenvolvimento imobiliário do Novo Centro, no qual atualmente encontra-se edificados inúmeros edifícios residenciais e comerciais, grande *shopping center* que margeia o túnel, supermercados, dentre outros. Além disso, sobre a laje do túnel foi construída a Avenida Horácio Raccanello Filho, importante via de ligação no sentido Leste-Oeste, com intenso tráfego diário de veículos.

Ocorre que a realização da obra, embora tenha possibilitado vertiginoso desenvolvimento da região e solucionado os problemas ocasionados pela antiga ferrovia convencional, trouxe novas e graves preocupações relacionadas à segurança da população e ao equilíbrio do meio ambiente.

Os documentos que instruem a inicial (Evento 1) demonstram que desde o início de procedimento investigatório (instaurado pelo Ministério Público Estadual, posteriormente enviado ao Ministério Público Federal, dado o envolvimento da União e órgãos federais na questão), ainda no ano de **2007**, ou seja, há **07 anos**, o Ministério Público, representando a sociedade, vem instando administrativamente a concessionária do transporte ferroviário federal, ALL, a adotar medidas de segurança, especialmente quanto ao transporte de combustível altamente inflamável (Etanol) no interior dos túneis, não tendo a referida empresa tomado qualquer atitude, mantendo-se completamente inerte.

O risco de gravíssimo acidente é evidente e iminente. Diariamente são transportados milhares de litros de álcool pelas composições férreas que viajam pelos túneis, de modo que, qualquer sinistro ferroviário, no interior dos

túneis, dado o risco real de explosão do vagões com álcool, é capaz de transformar os túneis em espécie de 'bomba' com efeitos devastadores e catastróficos, pois, como já referido, sobre o túnel corre via urbana de tráfego intenso de veículos e pedestres, circundada por diversos grandes edifícios residenciais e comerciais.

Diante desse risco imediato, o autor instou o 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros a fazer um estudo e apresentar medidas preventivas de segurança a serem adotadas pela ALL, que emitiu o Relatório n.º 01/2009, datado de 24/04/2009, sugerindo a adoção de medidas de segurança, por intermédio de sistemas denominados de 'Sistema Ativo' e 'Sistema Passivo', nos seguintes termos (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91):

SISTEMA PASSIVO: São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:
1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte;
2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;
5) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;
6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;
7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;
8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.
SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visem assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:
1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, nadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;
2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

Considerando que as medidas acima foram sugeridas em relatório datado de 24/04/2009, o Juízo requisitou informações ao Comandante do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, sobre o quadro atual de segurança da obra.

Em novo relatório (Evento 13, OFIC1), recentemente emitido (11/08/2014), a autoridade militar não só reiterou os termos do relatório anterior como também ressaltou que **nenhuma medida de mitigação aos possíveis desastres foi adotada pela ALL**, havendo sensível piora do quadro anterior, uma

vez que houve ampliação da obra, com construção de túnel de aproximadamente 550 metros entre a Avenida 19 de Dezembro e rua Alindo Planas e de trincheira entre esta e a Avenida Paranavaí. Esse novo relatório, apresenta as seguintes conclusões:

'Diante da vistoria realizada, verificou-se que as ameaças foram potencializadas pela construção de mais um trecho do túnel, bem como da construção de uma trincheira, sem talude, criando a ameaça de desmoronamento de barranco com possíveis danos patrimoniais e vítimas humanas, verificou-se ainda o surgimento de esgoto com dejetos, o que vem a caracterizar dano ambiental pela ausência de tratamento, ou algo que o valha. Verificou-se, que as galerias de água pluvial encontram-se obstruídas, impedindo o escoamento da água no interior do túnel.
Foi constatado, a presença de tubulações expostas as quais lançam água na trincheria do túnel, ausência de canalização das galerias de água pluvial, o que vem a inundar o interior do túnel nos dias de chuvas.
Ausência de sistema ativo e passivo de incêndios, ou qualquer outro meio que visem a mitigar os riscos de acidentes no interior e nas trincheiras, que fazem parte do rebaixamento da linha férrea.
Foi constatado a presente de tubulações com cabos expostos.
Inexiste qualquer entrada alternativa para o interior do túnel, que venha a facilitar acesso das equipes de socorro na eventualidade de um sinistro.
Dessa forma, pode-se concluir, que o relatório feito pela 5ª Coordenadoria Regional de Proteção e Defesa Civil, apesar de datado de 24/04/2009, é atual e com ameaças pontecializadas pela construção de um novo túnel e trincheira sem talude.'

Como se vê, a omissão da ré ALL, concessionária de importante serviço público de transporte ferroviário, é clarividente e inconteste. A ré ALL vem transportando combustível altamente inflamável (Etanol) há pelo menos 07 anos pelos túneis Novo Centro de Maringá sem adotar as necessárias e pertinentes medida de segurança para tanto, colocando em premente risco a integridade física de seus funcionários e da população local.

A iminente possibilidade de uma catástrofe é igualmente real e inconteste, estando sua ocorrência relegada ao mero sabor da sorte e do acaso. Há inúmeros exemplos de que a omissão do Poder Público na fiscalização de normas de segurança em obras, serviços públicos e locais de intensa concentração de pessoas concorreu para o acontecimento de acidentes fatais e de grandes proporções, nos quais inúmeras vidas foram brutalmente ceifadas.

Rememore-se o caso do incêndio da Boate Kiss, ocorrido em 27/01/2013, na cidade de Santa Maria/RS, em que falhas na fiscalização e inobservância das normas de segurança ocasionaram a morte de 242 pessoas, além de 116 feridos. O mesmo se diga do recente desabamento de viaduto em construção na cidade de Belo Horizonte, com vários mortos e feridos. Na mesma linha, o notório desabamento, em 2009, da Estação Pinheiros da Linha 4 do metrô de São Paulo, com 06 seis mortos.

A história também é repleta de vários acidentes ferroviários com muitas vítimas fatais, tanto por falha humana quanto por falha mecânica. Em 2013, próximo à estação de Santiago de Compostela, Espanha, uma trem em alta velocidade descarrilou, matando pelo menos 60 pessoas, sendo que treze

vagões saíram dos trilhos e pelo menos 02 deles pegaram fogo. Em fevereiro de 2012, na Argentina, um trem da linha Sarmiento se chocou ao chegar ao terminal de Once e provocou a morte de 51 pessoas. Em 2012, um acidente entre dois trens em Anantapur, Índia, deixou 20 mortos e 35 feridos (fonte: http://noticias.terra.com.br/mundo/europa/veja-fotos-dos-mais-tragicos-acidente s-com-trens-dos-ultimos-anos,64feda5236a00410VgnVCM3000009acceb0aRCR D.html).

Portanto, como se vê, aquilo que se tem por inesperado acontece com muito mais frequência do que se imagina, de modo que as medidas de segurança recomendadas pelo Corpo de Bombeiros de Maringá são absolutamente necessárias e urgentes, já que diuturnamente a população maringaense vem sendo exposta a risco de acidente fatal, com nefastas consequências. A maioria das pessoas que habita aquela região ou diariamente passa sobre túnel sequer desconfia do perigo escondido no subsolo.

Ademais, as medidas propostas pelo Corpo de Bombeiros não são difíceis de ser implementadas e sua utilidade e necessidade são evidentes, conforme abaixo explicitado:

SISTEMA PASSIVO

- Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte.
Justificativa: trata-se de sistema contra incêndio por coluna seca de traçado vertical que comporta o acoplamento direto, ou através de ligação, entre a coluna e a sua boca de alimentação. Sistema necessário à manutenção da estrutura do túnel em caso de incêndio.

- Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre.
Justificativa: medida autoexplicativa. É evidente a necessidade de iluminação do túnel em caso de emergência.

- Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro.
Justificativa: medida autoexplicativa. Em caso de desastre a existência de fumaça em excesso impediria ou dificultaria sobremaneira o trabalho das equipes de resgate.

- Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso.
Justificativa: medida autoexplicativa, já que é indispensável que o túnel tenha fácil acesso aos veículos e pessoal de socorro.

- Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto.
Justificativa: a medida tem o condão de evitar ou reduzir a propagação do fogo em caso de incêndio.
6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel.

Justificativa: sistema extremamente necessário, já que é de conhecimento público que o túnel vem sendo habitado por mendigos, moradores de rua, com evidente risco à integridade física dos mesmos. Além disso, a falta de controle de acesso ao túnel facilita a prática e ocultação de crimes no seu interior.

7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída.
Justificativa: medida visa permitir a evacuação mais rápida possível do local em caso de acidente.

8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.
Justificativa: a medida tem o escopo de evitar a propagação das chamas.

SISTEMA ATIVO

- Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos.
Justificativa: a permissão de realização de manobras no interior do túnel aumentaria a probabilidade de ocorrência de acidentes.

2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel.
Justificativa: a realização de manobra no interior do túnel com o intuito de modificar o sentido de deslocamento da composição também aumentaria a probabilidade de ocorrência de acidentes.

3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
Justificativa: reduz a possibilidade de descarrilamento.

4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.
Justificativa: permite a monitoração contínua das condições de segurança do túnel.

Entendo, entretanto, que o prazo requerido pelo Ministério Público Federal de 60 (sessenta) dias para implementação das medidas acima deve ser ampliado para no máximo 90 (noventa) dias, tendo em vista a quantidade de obras a serem realizadas.

Por outro lado, a necessidade de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) é impositiva, dado o efetivo potencial de lesão ao meio ambiente causado pela obra, uma vez que o túnel é utilizado para o transporte de produtos inflamáveis, que em caso de acidentes poderão contaminar o solo e o lençol freático.

O Licenciamento Ambiental consiste em um dos mais importantes instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, previsto no art. 10 da Lei n.° 6.938/1981, *verbis*:

Art. 10. A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob

qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. (Redação dada pela Lei Complementar nº 140, de 2011)

Está fundado no princípio da proteção, da precaução ou da cautela, basilar do direito ambiental, que veio estampado no Princípio n.º 15 da Declaração Final da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - CNUMAD (Rio-92).

Por sua vez, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), pretendido pelo autor, constitui trabalho técnico elaborado por equipe multidisciplinar que se afigura indispensável para a análise do pedido de Licenciamento Ambiental quando se tratar de empreendimento que pode causar significativo impacto ambiental. Segundo o art. 3.º da Resolução n.º 237/1997 do CONAMA, a '*licença ambiental para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA), ao qual dar-se-á publicidade...*'.

No Brasil, a 'Avaliação de Impacto Ambiental - AIA', que constitui o gênero dos estudos ambientais, foi introduzida como instrumento de política ambiental na nossa legislação federal pelo inciso III do art. 9.º da Lei n.º 6.983/1981, a qual instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente.

Posteriormente, a avaliação de impacto ambiental foi devidamente consagrada pela Constituição da República, que, no inciso IV do § 1.º do art. 225, prescreve expressamente que, para assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, incumbe ao poder público exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, Estudo Prévio de Impacto Ambiental - EPIA ou, simplesmente, Estudo de Impacto Ambiental - EIA, a que se deve dar a necessária publicidade.

Portanto, no Brasil, por imposição constitucional, o EIA é obrigatório e prévio em relação à instalação de qualquer empreendimento (obra ou atividade) potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente. Não obstante, para os demais empreendimentos, outras avaliações ambientais podem ser exigidas pela autoridade ambiental.

Muito embora o conceito de 'significativo impacto ambiental' seja um tanto quanto subjetivo e indeterminado, as peculiaridades do caso impõem o EIA/RIMA para licenciamento ambiental, sob pena de proibição do transporte de líquidos inflamáveis pelos túneis, uma vez que, como bem observado pelo autor, '*somente um EIA/RIMA abrangente e completo poderia, de fato, avaliar todas as consequências negativas que o empreendimento e a atividade que nele é desenvolvida são capazes de produzir, podendo, inclusive, concluir-se que a atividade não possa ser licenciada sem a adoção de uma série de procedimentos imprescindíveis à mitigação dos riscos*'.

Por fim, a omissão dos entes estatais quanto ao seu dever de fiscalizar as condições de segurança e ambientais da obra restaram evidenciadas, eis que a obra não possui licenciamento ambiental e o próprio relatório do Corpo de Bombeiros registra que, passados mais de 07 anos da conclusão do primeiro túnel, nenhuma medida de segurança foi adotada pela ré ALL, fato que, consequentmente, indica a omissão dos réus no aspecto fiscalizatório.

3. Dispositivo

Ante o exposto, **defiro** o requerimento de concessão de liminar, nos seguintes termos:

a) determinar a ré ALL que, no prazo de 90 (noventa) dias, realize as obras e adote todas as medidas de segurança, nos túneis ferroviários do Novo Centro de Maringá, propostas pelo 5° Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, conforme Relatório n.° 01/2009 (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91), sistema ativo e passivo acima destacado, **sob pena de suspensão do transporte de inflamáveis pelos túneis;**

Fixo multa diária de R$20.000,00 para caso de descumprimento da presente decisão liminar pela ré ALL, com início imediatamente após o prazo acima concedido, a ser revertida em favor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, regulamentado pelo Decreto n.° 1.306/1994.

b) determinar ao DNIT que fiscalize e exija e efetiva implementação das medidas de segurança em questão, bem como o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1);

c) determinar à ANTT que fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção, bem como se o DNIT está cumprindo adequadamente suas atribuições;

d) determinar ao IBAMA que proceda à exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis, bem como exija o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1), relativamente às questões ambientais;

e) determinar que a União fiscalize os contratos de concessão de serviço de transporte ferroviário celebrados com a concessionária ré, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei n°8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas.

Intime-se o autor.

Citem-se os réus, **com urgência**, nas pessoas dos representantes legais, para que tomem conhecimento dos termos da presente ação e, querendo, apresentem contestação no prazo legal. Na mesma oportunidade, **intimem-se** os réus da presente decisão.

Considerando o teor da Súmula 410 do STJ, o representante legal da ALL deverá ser citado e intimado pessoalmente, expedindo-se o que for necessário.

Maringá, 13 de agosto de 2014.

José Jácomo Gimenes
Juiz Federal

Documento eletrônico assinado por **José Jácomo Gimenes, Juiz Federal**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico http://www.jfpr.jus.br/gedpro/verifica/verifica.php, mediante o preenchimento do código verificador **8595053v5** e, se solicitado, do código CRC **69434279**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a):	José Jácomo Gimenes
Data e Hora:	14/08/2014 17:55

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4525
ABS.

Of. nº 067/14 - 5º GB
Gabinete do Comando

Maringá, PR, 11 de agosto de 2014.

Assunto: cumprimento de Mandado de Intimação

Meritíssimo Senhor:

Atendendo a requisição de Mandado de Intimação da 1° Vara Federal e JEF de Maringá para instruir Autos de Ação Civil Pública n°5011382-05.2014.404.7003, encaminho relatório da análise de risco e plano de atendimento de constatação da defesa civil do Paraná, 5°CORPDEC, Coordenadoria Regional de Proteção e Defesa Civil de Maringá, referente as condições de segurança do Túnel Ferroviário- Novo Centro de Maringá.

Respeitosamente,

Major QOBM Sérgio Aparecido Lopes
Resp. pelo Cmdo. do 5°Grupamento de Bombeiros

Meritíssimo Senhor,
José Jácomo Gimenes
Juiz Federal
Maringá – PR
/asg

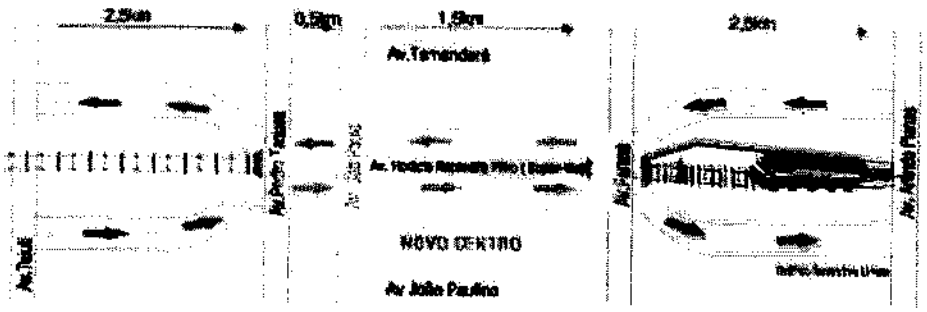
RELATÓRIO DE CONSTATAÇÃO
DEFESA CIVIL DO PARANÁ
5ª CORPDEC

1. Finalidade

Cumprir mandado de intimação da 1ª Vara Federal e JEF de Maringá, para instruir Ação Civil Pública nº. 5011382-05.2014.404.7003.

2. Objeto

Verificar as condições de segurança do Túnel Ferroviário – Novo Centro de Maringá, conforme Relatório de origem elaborado pela 5ª CORPDEC, Coordenadoria Regional de Proteção e Defesa Civil de Maringá, com fulcro no estudo de análise de risco e plano de atendimento de emergência.



Quadro 1 – localização do rebaixamento da linha férrea de Maringá.

3. Parte expositiva

No dia 08 de agosto de 2014, foi realizada uma vistoria in loco, no Túnel Ferroviário no Novo Centro de Maringá, e foi constatado que este fora ampliado no trecho entre a Avenida 19 de dezembro até a Avenida Arlindo Planas em aproximadamente 550 metros.

O rebaixamento da linha férrea é composto por trincheiras e túneis num total de 7.000 metros, os quais possuem características individuais que vem a potencializar os riscos de

acidentes diversos, como foi constatado na vistoria, dentre eles pode-se destacar: acidentes ambientais, descarrilamento das composições, incêndios, explosões, deslizamento ou desmoronamento de barrancos.

Desta forma, pode-se afirmar que nenhuma obra de mitigação aos possíveis desastres fora realizada, o que vem a confirmar a situação relatada no relatório de origem que data do ano de 2009.

Pelo contrário, as ameaças foram potencializadas ao se constatar uma ampliação no túnel bem como a construção de um rebaixamento, (trincheira), da linha nos trechos compreendido entre a Avenida Arlindo Planas até a Avenida Paranavaí, onde foi verificado a presença de ameaças iminente de desmoronamento de terras o que pode ocasionar danos as habitações do entorno, bem como possíveis vítimas humanas.

3.1 Ameaça de desmoronamento

Foto1 – ausência de talude.

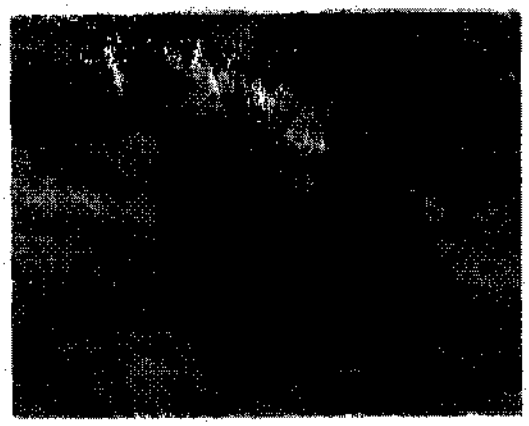


Foto 2 – deslizamento de terra.

Foto 3 – deslizamento de terra.

Foto 4 – tubulação exposta.

Foto 5 – Muro em perigo iminente.

Foto 6 – Deslizamento de terra.

Foto 7 – Muro em perigo iminente.

Foto 8 – Desmoronamento já ocorrido Fundos CONTERPAVI.

3.1.1 Poluição ambiental

Foto 9 – Esgoto fábrica de ração. (dejetos).

Foto 10 – Dejetos.

3.1.1.1 Galeria de água pluvial

Foto 11 – Galeria entupida.

Foto 12 – Galeria entupida.

3.1.1.1.1 Exposição de cabos

Foto13 – Cabos expostos.

4. Conclusões

Diante da vistoria realizada, verificou-se que as ameaças foram potencializadas pela construção de mais um trecho de túnel, bem como da construção de uma trincheira, sem talude, criando a ameaça de desmoronamento de barranco com possíveis danos patrimoniais e vítimas humanas, verificou-se ainda o surgimento de esgoto com dejetos, o que vem a caracterizar dano ambiental pela ausência de tratamento, ou algo que o valha.

Verificou-se, que as galerias de água pluvial encontram-se obstruídas, impedindo o escoamento da água no interior do túnel.

Foi constatado, a presença de tubulações expostas as quais lançam água na trincheira do túnel, ausência de canalização das galerias de água pluvial, o que vem a inundar o interior do túnel nos dias de chuvas.

Ausência de sistema ativo e passivo de incêndios, ou qualquer outro meio que visem a mitigar os riscos de acidentes no interior e nas trincheiras, que fazem parte do rebaixamento da linha férrea.

Foi constatado a presença de tubulações com cabos expostos.

Inexiste qualquer entrada alternativa para o interior do túnel, que venha a facilitar acesso das equipes de socorro na eventualidade de um sinistro.

Desta forma, pode-se concluir, que o relatório feito pela 5ª Coordenadoria Regional de Proteção e Defesa Civil, apesar de datado de 24/04/2009, é atual e com ameaças

COTRA/DILIC/IBAMA
FLS. 4528
ASS.

potencializadas pela construção de um novo túnel e trincheira sem talude.

Maringá, 11 de agosto de 2014.

Jorge Inácio da Silva – Major QOBM
Oficial adjunto da 5ª CORPDEC.

JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO PARANÁ
1ª VARA FEDERAL e JEF CÍVEL DE MARINGÁ
AV. XV DE NOVEMBRO, , 734, 2º ANDAR, CENTRO, Tel. (44) 3901-2039, MARINGÁ/PR, 87013-230
Atendimento ao Público das 13h às 18h

PLANTÃO

MANDADO DE INTIMAÇÃO

AÇÃO CIVIL PÚBLICA nº 5011382-05.2014.404.7003

Autor: **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**
Réus: **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT E OUTROS**

O Dr. JOSÉ JÁCOMO GIMENES, MM. Juiz Federal Substituto da 1ª Vara da Subseção Judiciária de Maringá, Seção Judiciária do Estado do Paraná, na forma da lei,

MANDA ao Oficial de Justiça, a quem for este apresentado, expedido nos autos acima referidos, que, em seu cumprimento, proceda à ***INTIMAÇÃO*** do **COMANDANTE DO 5º GRUPAMENTO DO CORPO DE BOMBEIROS DE MARINGÁ: Avenida Guaira, 63, ZONA 07, 87020-050, MARINGÁ - PR requisitando-lhe** que, no prazo de 10 (dez) dias, informe ao Juízo se o quadro retratado no mencionado relatório ainda perdura ou se já houve adoção de algumas medidas de segurança nele sugeridas (quais?), mormente quanto ao 'Sistema Ativo' e 'Sistema Passivo' de prevenção, podendo, ainda, prestar outros esclarecimentos e informações que entenda pertinentes. Instrui o presente cópia da decisão associada ao evento 6 e do relatório de vistoria (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91).

CUMPRA-SE NA FORMA E SOB AS PENAS DA LEI.

EXPEDIDO nesta cidade de Maringá, em 30 DE JULHO DE 2014. Eu, GLEISE KARLING, Técnica Judiciária, o digitei. Eu, SONIA MARA ELIAS GOMES, Diretora de Secretaria, conferi e assino por ordem do MM. Juiz.

Assinatura Eletrônica TRF 4ª Região

Documento eletrônico assinado por **SONIA MARA ELIAS GOMES (SME), Diretora de Secretaria,** em 30/07/2014 16:29:18 na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da autenticidade do documento está disponível no endereço eletrônico http://www.jfpr.jus.br/mandado/verifica, mediante o preenchimento do código verificador **1024072** e, se solicitado, do código CRC **48FA3FB1**.

50113820520144047003
Região: CT

1024072

PM PR
CCB
5º GB/SUBCMDO

AO B/8 PARA ANALISAR O PEDIDO E FORMULAR A RESPOSTA AO JUIZO FEDERAL SOBRE O ASSUNTO REQUISITA DO DENTRO DO PRAZO LEGAL.

MGÁ, PR, 31 JUL 2014

Major QOBM Sérgio Aparecido Lopes
RG: 3.474.826-8
Sub. Cmt. do 5º GB

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4529
ASS.

AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5011382-05.2014.404.7003/PR

AUTOR	:	**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**
RÉU	:	**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**
	:	**ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S A**
	:	**DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**
	:	**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**
	:	**UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO**

DECISÃO

Trata-se de ação civil pública movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A, DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA e UNIÃO (AGU), a qual tem por principal escopo a condenação da ré à obrigação de fazer consistente na realização de obras que garantam a segurança do túnel ferroviário do Novo Centro desta cidade, segundo sugestão do 5° Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR.

Analisando os autos, constata-se que o pedido do autor é especialmente fundamentado em relatório emitido pelo 5° Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91), que sugere a adoção de medidas de segurança no túnel ferroviário que atravessa o Novo Centro de Maringá, por intermédio de sistemas denominados de 'Sistema Ativo' e 'Sistema Passivo'.

O referido relatório, fundamento principal do pedido conforme já ressaltado, é datado de **24/04/2009** (ou seja, foi elaborado há mais de 05 anos), não havendo elementos nos autos que permitam concluir se a situação nele retratada ainda persiste ou se já houve adoção de alguma medida pela ré ALL ou, até mesmo, se houve piora do quadro.

Diante disso, **expeça-se** mandado urgente, **a ser cumprido em regime de plantão**, para intimação do Comandante do 5° Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, **requisitando-lhe** que, no prazo de 10 (dez) dias, informe ao Juízo se a quadro retratado no mencionado relatório ainda perdura ou se já houve adoção de algumas medidas de segurança nele sugeridas (quais?), mormente quanto ao 'Sistema Ativo' e 'Sistema Passivo' de prevenção, podendo, ainda, prestar outros esclarecimentos e informações que entenda pertinentes. **Instrua-se** o mandado com cópia desta decisão e do mencionado relatório de vistoria

Maringá, 30 de julho de 2014.

José Jácomo Gimenes
Juiz Federal

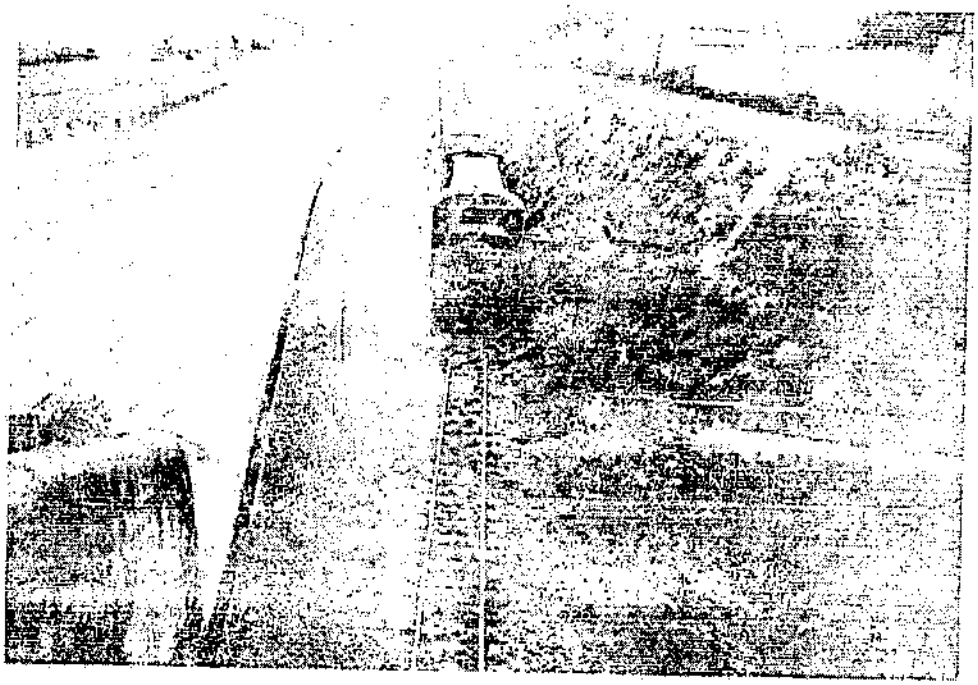
Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a):	José Jácomo Gimenes
Data e Hora:	30/07/2014 14:14

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4530
ASS.

CORPO DE BOMBEIROS
5º GRUPAMENTO DE BOMBEIROS
5ª COORDENADORIA REGIONAL DE DEFESA CIVIL
MARINGÁ

RELATÓRIO



ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCO - Rev. 1/2009

PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL - Rev. 1/2009

Túnel Ferroviário – Novo Centro de Maringá

Abril/2008

SUMÁRIO

ANÁLISE DOS RELATÓRIOS

I. ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS/ALL
II. PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL/ALL

Ref.: Trecho ferroviário – Túnel de Maringá
Revisão 01 / Janeiro – 2009

1. FINALIDADE

Analisar o conteúdo do Estudo de Risco e Plano de Atendimento Emergencial apresentado pela América Latina Logística (ALL) e suas aplicabilidades aos objetivos de segurança e resposta às emergências no trecho ferroviário do perímetro urbano de Maringá, onde se encontra localizado o Túnel sob a Avenida Horácio Raccanello.

2. REFERÊNCIA

- Ordem do Comando do 5º GB;
- Solicitação do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente -COMDEMA;
- Ofício nº. 092/09-C - Solicitação da 13ª Promotoria de Justiça da comarca de Maringá – Proteção ao Meio Ambiente.

3. OBJETIVOS

- Avaliação das condições adversas que possam traduzir em risco de acidentes que possam comprometer a integridade física das pessoas com danos ao patrimônio público e privado;

- Orientar o Poder Público municipal na tomada de decisões em relação à reestruturação dos meios de segurança para o túnel;

- Viabilizar a parceria entre os órgãos responsáveis pela segurança pública, salubridade pública, defesa civil e a empresa de transportes ferroviários.

4. DESENVOLVIMENTO

4.1. ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS - ALL

4.1.1. Introdução

O presente estudo de análise de riscos tem por objetivo identificar, analisar e avaliar os eventuais riscos impostos ao meio ambiente e à população externa ao trecho ferroviário, decorrentes das atividades envolvidas diretamente com o transporte de Etanol.

O trabalho levou em conta fatores probabilísticos, baseado em modelo sugerido pela Companhia de Saneamento do Estado de São Paulo (CETESB), através do Manual de Estudo de Análise de Risco (Norma P4.261).

As etapas do trabalho foram resumidas na SINOPSE contida no primeiro capítulo _ SUMÁRIO EXECUTIVO, constando de:

- Caracterização da instalação e da região de interesse;

• Identificação dos perigos e definição das hipóteses e cenários acidentais que eventualmente possam vir a ocorrer nas instalações;

• Estimativas e avaliação das conseqüências e seus respectivos efeitos físicos, decorrentes de eventos anormais que possam resultar em vazamentos, incêndios ou explosões;

• Determinação das áreas vulneráveis decorrentes de diferentes impactos originados pelos efeitos físicos de cada um dos cenários de acidentes;

• Avaliação dos riscos e proposição de medidas mitigadoras e de gerenciamento.

4.1.2. Aspectos Considerados

• população do entorno (fixa e transitória)

• períodos de maior concentração de pessoas (dia e noite)

• condições meteorológicas (velocidade do vento e umidade relativa do ar);

• Propriedade físico-química do produto-base do estudo: ETANOL (álcool anidro ou álcool hidratado;

• riscos - individuais e sociais (coletivo);

• probabilidade de vazamento;

• ignição instantânea ou retardada (em poça ou massa gasosa)

4. Considerações Prévias pelo Corpo de Bombeiros

- Observa o presente estudo que como resultado de simulações realizadas através de software, que em alguns dos cenários estudados, as distâncias atingidas pelos diferentes níveis de radiação térmica de incêndios e sobrepressões oriundas de explosões **tem potencial de alcançar áreas externas aos limites do trecho ferroviário,** considerando ainda alguns fatores de tolerabilidade definidos pela norma.

- Como característica populacional, a área do entorno ao túnel é predominantemente residencial;

- Os perigos específicos referem-se ao fato de que os vapores podem deslocar-se até uma fonte de ignição e provocar retrocesso de chamas, além de explosão dos recipientes presentes na área de fogo e explosão do vapor em ambientes fechados ou rede de esgoto (3 -2).

4.1.4. Riscos identificados em Análise Preliminar de Perigos (APP)

Foram identificadas duas situações de perigos:

1) grandes liberações (ruptura do vagão-tanque); e,

2) pequenas liberações (furo do vagão-tanque).

Nessas hipóteses, segundo o estudo, gerou diferentes tipologias acidentais (cenários), de acordo com as características do etanol, além do porte do vazamento.

Dentre tais cenários estão:

- incêndio em poça;

- fireball (bola de fogo);
- flashfire (queima instantânea – explosão – pela súbita entrada de ar no ambiente gazado);
- explosão de nuvem de vapor confinada (UVCE – Unconfined Vapour Cloud Explosion; e,
- dispersão da nuvem de vapor

Todos esses cenários levam em conta o fato de que o álcool é transferido na fase líquida e que no momento da eventual liberação do produto, em face de um acidente, ocorre uma rápida vaporização de uma parte do produto devido à diferença de pressão entre o sistema e o ambiente e devido à pressão de vapor da substância – fração flasheada – ocorrendo durante todo o tempo de vazamento. A parte não flasheada dará origem a uma poça do produto localizada próxima ao local do vazamento.

Nuvem de Vapor

Caso não ocorra a ignição imediata, o produto liberado formará uma nuvem onde parte desta estará entre os limites de inflamabilidade. Essa nuvem poderá, de acordo com a massa envolvida, acarretar um flashfire ou uma UVCE (Unconfined Vapour Cloud Explosion - ignição retardada de uma nuvem de vapor)

Flashifire

O flashfire é uma ignição retardada de uma nuvem de vapor sem efeitos de sobrepressão, porém, com efeitos térmicos. A UVCE é a ignição

retardada de uma nuvem de vapor onde ocorrem efeitos significativos de sobrepressão gerando danos às pessoas, equipamentos e edificações.

Caso ocorra o incêndio em poça, as paredes do túnel irão barrar a radiação térmica de 12,5 kW/m2, que não atingirá a população que estiver fora do túnel.

Observação:

- Não foi levada em consideração a possibilidade do produto ser canalizado pela rede de águas pluviais, visto que o emissário que dará vazão ao possível vazamento é constituído de um duto de quatro metros quadrados de área, favorecendo a liberação de vapores inflamáveis desde o túnel até a descarga logo abaixo da represa.

<u>Bola de fogo</u> (fireball)

No caso de ruptura catastrófica da Linha, considerou-se uma liberação instantânea que seguida de ignição imediata da fração flasheada, resultará em bola de fogo (fireball – fig. 5.1, p.5 -2), seguida de jato de fogo ou incêndio em poça, podendo gerar ainda a ignição retardada pelas condições de formação de nuvem (flashfire ou UVCE).

Esta condição é favorecida em função do comprimento do túnel e pela falta de ventilação.

<u>Jato de fogo</u>

O vazamento do produto quanto derivado de pequeno furo forma um jato, devido a turbulência e pressão do produto. A pressão interna ficará pelo

menos duas vezes acima da pressão ambiente. A velocidade do jato é máxima ao longo do eixo de saída do vapor e diminui à medida que se afasta da fonte. Encontrando uma fonte de ignição, dará origem ao jato de fogo (figura 5.2, p.5.3)

Ao final da Análise Preliminar de Perigo (APP), apesar de todas as probabilidades e cenários acidentais, o estudo considerou os riscos social e individual, como toleráveis.

4.1.5. Resultados apresentado no Estudo de Análise de Riscos

Riscos do trecho ferroviário (túnel de Maringá) impostos à população circunvizinha são toleráveis quando comparados aos critérios preconizados na Norma P4.261 da CETESB.

Recomenda-se que seja dada especial atenção aos planos de resposta a emergência dos cenários acidentais que possuem potencial para atingir as avenidas paralelas a Alameda Adriano José Valente, a Avenida Prudente de Morais e a Avenida Brasil, de forma a minimizar os danos à população circunvizinha, funcionários das empresas vizinhas do trecho ferroviário - Túnel de Maringá.

4.1.6. CONCLUSÃO – Análise de Riscos (Corpo de Bombeiros)

O presente estudo, embora tenha sido embasado em norma de um respeitável órgão público, como é o caso da Companhia de Saneamento do

Estado de São Paulo (CETESB), foi muito bem elaborado do ponto de vista acadêmico voltado aos estudos probabilísticos.

Contudo, há de ser considerado o fato de que o estudo foi norteado por apenas uma única fonte de consulta, o que não o inviabiliza totalmente, mas suscita dúvidas quanto a um único ponto de vista.

O fato de considerar que os riscos à população circunvizinha são toleráveis, é de caráter prematuro, visto que as conseqüências dos acidentes descritos no item 4.1.4 não têm as suas dimensões detalhadas e tão pouco as conseqüências e efeitos nas estruturas do túnel e na população.

4.2. PLANO DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL

4.2.1. Introdução

Da análise do Plano de Atendimento emergencial anterior (PAE – Túnel de Maringá/PR R 424/07-PR, de Dezembro de 2007, plano apresentado anteriormente pela ALL) resultaram diversos apontamentos considerados inaplicáveis diante do caso em comento, pelos motivos à época apresentados.

O presente Plano apresenta em sua estrutura de introdução, os procedimentos de reposta às situações emergenciais que eventualmente possam vir a ocorrer nas instalações e durante as condições necessárias para o pronto atendimento às emergências, por meio do desencadeamento de ações rápidas e seguras.

Promover a integração de resposta às emerg6ências entre as diversas áreas da empresa e desta com outras instituições possibilitando assim o desencadeamento de medidas integradas e coordenadas.

Da mesma forma, o PAE apresentou um descritivo das características da região, do produto transportado e das hipóteses acidentais identificadas na Análise Preliminar de Perigos, bem como...

4.2.2. Aspectos Considerados

O presente PAE apresenta como objetivo geral ou principal objetivo disciplinar e determinar os procedimentos a serem adotados pela ALL durante a ocorrência de situações de emergência durante o transporte de álcool no túnel de Maringá.

Na sequência, consigna como pressupostos, os seguintes objetivos específicos:

- Definição das atribuições e responsabilidades;
- Identificação dos perigos que possam resultar em acidentes (hipóteses acidentais);
- Preservação do patrimônio da empresa, da continuidade operacional e da integridade física de pessoas;
- Treinamento de pessoal habilitado para operar os equipamentos necessários ao controle das emergências;
- Minimização das conseqüências e impactos associados;
- Estabelecimento das diretrizes básicas necessárias para atuações emergenciais;

• Disponibilização de recursos para o controle das emergências.

4.2.3. Considerações Prévias pelo Corpo de Bombeiros

- Observou-se pela presente análise, diante das considerações gerais relativas à análise anterior que a formulação genérica cedeu lugar a uma especificação e detalhamento mais elaborados, abrangendo situações de riscos mais próximo da realidade.

- Embora se conheça a importância e respeitabilidade conquistada em nível nacional pela Companhia de Saneamento do Estado de São Paulo – CETESB, em matéria de defesa civil, não é exagero afirmar que qualquer trabalho quando embasado em apenas um parâmetro, repassa a idéia de uma verdade única e infalível, colocando toda e qualquer tese como verdade não absoluta.

O conflito antes observado parece ter sido amenizado. Contudo, a inobservância de legislação do próprio Estado (Dec. estadual 6.416/02 – Sistema Integrado de Comando de Operações em Emergências/ SICOE) o qual não foi sequer mencionado, denota a possibilidade de uma descontinuidade de comando e, via de consequência, um comprometimento da operacionalidade do sistema. Também não foram observadas as normas relativas ao transporte de Produtos Perigosos – Dec. Federal 98.973/1990 – Regulamento para o Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos.

4.2.4. Falhas apontadas no Plano anterior

a) Apresentação do Trabalho

Há que ser mencionado que a apresentação do presente Plano traz de *prima face* um Glossário (item 3. DEFINIÇÕES E SIGLAS, P. 3-1 a 3-8) que facilita a utilização de termos técnicos do modal ferroviário.

Na sequência, faz uma descrição geral do local e características da região (item 4), para então descrever no item 5 as características do único produto, no qual se baseia todo o estudo.

b) Cenários de Desastres

O presente PLANO ao apontar apenas dois perigos através da Análise Preliminar de Perigos (APP), os quais se referem especificamente á: - grandes liberações (ruptura); e, - pequenas liberações (furo), cujas hipóteses, segundo o estudo, apresentaram diferentes tipologias acidentais (cenários), de acordo com as características do etanol, além do porte do vazamento. Dentre tais cenários estão: - incêndio em poça; - fireball (bola de fogo); - flashfire (queima instantânea – explosão – pela súbita entrada de ar no ambiente gasado); - explosão de nuvem de vapor confinada (UVCE – Unconfined Vapour Cloud Explosion; e, - dispersão da nuvem de vapor.

Sem desconsiderar o mérito do trabalho, é imperioso salientar que os cenários de desastres não levaram em conta a possibilidade de um descarrilamento no interior do túnel ou mesmo fora dele, mas dentro da zona urbana, deve-se levar em conta a quantidade de combustível destinado ao consumo do equipamento, ou seja, são cerca de 20.00 litros de óleo

diesel que poderão ser consumidos pelo fogo ou derramados no meio ambiente.

Considerar os riscos em relação a apenas um produto perigoso é temeroso a medida que se sabe da possibilidade de outros produtos estarem envolvidos num acidente que, embora de proporções consideradas pequenas, podem gerar uma catástrofe, quando se sabe que o risco não gira apenas em torno do desprendimento de energia térmica (incêndio ou explosão), mas tanbém, de outros produtos que poderão estar associados ao risco de reação química ou física, gerando além da energia térmica, gases tóxicos ou reação em cadeia.

O plano anterior trazia em seu contexto a citação de vários produtos, tais como: derivados de petróleo do tipo escuro ou pesado (OC1A, OC1B, Diesel de Caldeiras, Diesel Naval, Bunker, Resíduos líquidos e pastosos, soda cáustica etc, o que nos leva a crer que o rol de produtos transportados ou utilizados pela ALL, está bem além do simples Etanol.

c) Estrutura Organizacional

O delineamento do organograma do Plano de Atendimento Emergencial demonstra a importância que se deve dar, não apenas ao assunto em estudo, mas à definição de competências numa estrutura de comando, seja em nível administrativo e/ou operacional. Constitui fator de extrema relevância para facilitar a compreensão da estrutura como um todo e otimiza as etapas de trabalho, desonerando setores e eliminado custos.

A chamada definição de competências para a realização de atividades e tarefas; antes, durante e depois do desastre, é de extrema grandeza para o

sucesso da organização frente aos diversos cenários estudados. Isso significa dizer que para a implementação de medidas de planejamento, desenvolvimento e avaliação de resultados, é imperioso definir quem faz o que, quando e onde deve ser feito.

d) Treinamento e Capacitação

O Plano traz ainda no item 10, páginas de 1 a 5, a previsão de simulados e programa de treinamento da estrutura organizacional de resposta, não tendo sido prevista a participação de pessoas fora dessa estrutura organizacional.

Importante frisar que, apesar de possuir uma estrutura bastante numerosa e dinâmica, a concessionária deve se estruturar para um programa de relacionamento com órgãos públicos e comunidade. É cabível, e extremamente importante, a participação de setores públicos e privados nas ações de planejamento e resposta aos desastres, sem o que não haverá integração, com isso, não ocorrerá ou se deixará de dar a devida operacionalização do sistema.

5. CONCLUSÃO GERAL

Inicialmente, trataremos dos perigos apontados no Estudo de Risco, o qual aponta para diversos cenários que levam em conta apenas a condição probabilística, cujos resultados são baseados numa possibilidade remota de um acidente, quando deveria ser mais enfático e apostar na constância de

riscos capazes de produzir efeitos catastróficos sem precedentes, pois, estatisticamente, verifica-se que os grandes túneis pelo mundo afora, foram concebidos pela mais alta tecnologia e, no entanto, já sofreram incêndios que resultaram em centenas de vítimas.

Em referência ao primeiro estudo realizado pela Defesa Civil e apresentado ao COMDEMA, ao Ministério Público e à OAB, verificou-se a presença de aspectos importantes, tais como: estudo dos cenários, da população, dos riscos etc. Contudo, não explorou as condicionantes de suportabilidade (resistência) da estrutura de concreto que forma o túnel, em relação a nenhum dos cenários estudados.

O presente estudo considera apenas a possibilidade de aplicação dos meios de minimização através do plano de resposta. Porém, despreza ou desconsidera os fatores da prevenção através da inserção de elementos construturais que possibilitem a mitigação dos efeitos danosos e nocivos à estrutura de concreto do túnel, das edificações circunvizinhas e à integridade física das pessoas.

Em relação ao Plano de Atendimento Emergencial, além dos comentários e afirmações reiteradas em cada item, procurou-se,com base na análise do Plano anterior (2007) estabelecer um liame entre os erros e faltas daquele em consonância com o agora apresentado, de forma a facilitar a compreensão dos fatores a serem considerados diante do assunto em questão.

Salienta-se, diante da presente análise e como sugestão, seja observado pela América Latina Logística (ALL) a adoção do Plano de Auxílio Mútuo, a exemplo do que foi executado em Paranaguá, diante dos vários acidentes com empresas de navegação e proprietárias de terminais

marítimos, assim como também pela Refinaria de Petróleo de Araucária em relação aos moradores do Jardim Alvorada (bairro situado ao lado da refinaria).

Dentro do rol de medidas preventivas, sugere-se ainda à ALL o estudo e viabilização da adição de contratrilhos nos 1,6 km de extensão do túnel, a fim de se evitar descarrilamentos e suas possíveis conseqüências danosas.

Por fim, sugere-se ao Conselho de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA) que interceda junto à administração municipal de Maringá, a implementação urgente de medidas de planejamento e execução de obras que visem assegurar o mínimo de condições de segurança dentro e no entorno do túnel, mediante sistemas Ativo e Passivo, a seguir:

SISTEMA PASSIVO: - São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:

1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado elo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física de transeunte;

2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;

3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e as calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;

4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros

por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;

5) Pintura intumescente no interior do túnel, como o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;

6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;

7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;

8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.

<u>SISTEMA ATIVO</u>: Consiste na adoção de medidas preventivas que visam assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:

1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;

2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;

3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;

4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

É o relatório.

Maringá, 24 de Abril de 2009.

Cap. QOBM Jair Pereira
Chefe da B-8/Defesa Civil

NOT. TEC. 02001.001543/2014-73 COTRA/IBAMA

Brasília, 01 de setembro de 2014

Assunto: ALL Malha Sul: Túnel Novo Centro de Maringá/PR

Origem: Coordenação de Transporte

Ementa: ALL Malha Sul - Túnel de Maringá/PR: elaboração de subsídios técnicos à PFE/IBAMA/PR referentes à Ação Civil Pública nº 5011382-05.2014.404.7003/PR - Procuradoria da República no Estado do Paraná. Processo nº 02017.003534/2000-42.

INTRODUÇÃO

No âmbito do processo de licenciamento ambiental da ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A. (nº 02017.003534/2000-42), em 25/08/2014 foi encaminhado a esta equipe técnica *e-mail* da Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA/PR - PFE/IBAMA/PR (cópia anexa), o qual enviou Parecer de Força Executória elaborado pela Procuradoria (Nota Técnica 310/2014 - PSF-MGA-PR/PGF/AGU) e demais documentos referentes à Ação Civil Pública nº 5011382-05.2014.404.7003/PR,proposta pelo Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Estado do Paraná (1ª VF de Maringá) em face da ALL Malha Sul, ANTT, DNIT, Ibama e União.

O *e-mail* solicitou avaliação da necessidade de interposição de Agravo de Instrumento (recurso contra a medida liminar de 13/08/2014) pelo Ibama. Em caso positivo, solicitou-se encaminhamento de subsídios técnicos da Coordenação de Transportes - Rodovias e Ferrovias para contestação da ação.

A Nota Técnica 310/2014 - PSF-MGA-PR/PGF/AGU informou que a Ação Civiltem por " *objeto a implementação de medidas de segurança e regularização de licenciamento ambiental no túnel ferroviário de 1.640 metros que atravessa o bairro Novo Centro de Maringáe é utilizado pela ALL para passagem de composições de trem, ocorrendo o transporte de líquidos inflamáveis*".

HISTÓRICO

Esta equipe realizou consulta dos documentos referentes ao Túnel de Maringá constantes do processo de licenciamento da ALL Malha Sul, bem como dos demais documentos pertinentes, de modo a embasar a elaboração dos subsídios técnicos solicitados.

Em 21/09/2005 foi protocolado o Of. Nº 558/05 - CR do Ministério Público do Estado do

Paraná - Comarca de Maringá, o qual solicitou informações sobre a existência de Licença de Operação - LO para a ALL - América Latina Logística.

Em 11/01/2006 foi emitido, em resposta ao Of. Nº 558/05 - CR, o Ofício nº 018/2006 - DILIQ/IBAMA, o qual informou que a ferrovia se encontrava em processo de regularização, contando com a LO nº 290/2002, referente apenas aos trechos Rio Branco do Sul - Curitiba e Curitiba - Paranaguá.

Em 20/07/2006 foi recebido o Memorando nº 40/2006 - IBAMA/PR, que encaminhou o Ofício nº 1.106/06 do Juizado Especial Criminal da Comarca de Maringá/PR, o qual solicitava informações sobre o atraso na emissão da Licença de Operação requerida pela ALL em 2000.

Em 25/07/2006 foi emitido, em resposta ao Ofício nº 1.106/2006 do Juizado Especial Criminal da Comarca de Maringá/PR, o Ofício nº 452/2006 - DILIC/IBAMA, o qual informou que a análise técnica para a regularização da Malha Sul estava em finalização, justificando queo atraso na emissão da LOse devia à má qualidade dos estudos ambientais apresentados pela empresa.

Em 04/10/2006 foi emitida a LO nº 559/2006, referente à regularização da operação da ALL nos Estados do Paraná e de Santa Catarina. Dentre outros Programas Ambientais, foi solicitada a apresentação de um Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR e de um Plano de Ação de Emergências - PAE para a malha ferroviária nesses Estados.

Em 26/01/2007 foi emitido o Ofício nº 016/2007/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual informou à ALL, dentre outros assuntos, que as retiradas de passagem em nível e construção de viadutos estavam dispensadas de licenciamento ambiental, conforme determina a Resolução CONAMA nº 349/2004. Destacou-se que essas obras deveriam ser comunicadas previamente ao Ibama.

Em 07/03/2007 foram protocolados o Programa de Gerenciamento de Riscos e o Plano de Ação de Emergências solicitados pelo Ibama.

Em 08/10/2008 foi recebido o Memo nº 48/08 - NLA/SUPES/IBAMA/PR, o qual questionou se o Plano de Atendimento a Emergências já fazia parte do licenciamento da ALL (LO nº 559/2006).

Tal expediente foi motivado pelo Memorando nº 144/08/GAB/IBAMA/PR, por meio do qual o então Superintendente do Ibama no Paraná, José Álvaro da Silva Carneiro, encaminhou ao Núcleo de Licenciamento Ambiental - NLA daquela Superintendência matéria publicada no Diário do Norte do Paraná sobre o Túnel de Maringá, bem como solicitou: "

que a empresa seja contactada para apresentar o "Plano de Emergência" específico para as cargas de produtos perigosos e combustíveis que transitam pelo perímetro central de Maringá".

A matéria encaminhada menciona que o Ibama, *"em conjunto com a Promotoria de Defesa Ambiental, vai notificar a empresa América Latina Logística (ALL) para que apresente o plano de emergência do túnel ferroviário do Novo Centro"*. Dessa também consta declaração do então Superintendente, José Álvaro da Silva Carneiro: *"não existe um plano para situações de emergência no trecho que circula materiais inflamáveis e tóxicos. Isso pode acarretar um risco grande para a população, uma bomba relógio"*.

Em 23/11/2008 foi realizada reunião com a ALL, na qual se estabeleceu o prazo de 18/04/2009 para apresentação do Estudo de Análise de Riscos – EAR, PGR e PAE revistos.

Em 19/11/2008 foi encaminhado, em resposta ao Memo nº 48/08 – NLA/SUPES/IBAMA/PR, o Memorando nº 43/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC, o qual informou que:

-O Plano de Ação de Emergência – PAE protocolado pela ALL em 07/03/2007 foi analisado e considerado insuficiente pela equipe técnica, porém ressaltou que o PAE é aplicável a toda malha ferroviária sul e não especificamente ao Túnel ferroviário de Maringá.

- O Plano exclusivo para o Túnel do Novo Centro não foi protocolado, até o momento, na Diretoria de Licenciamento.

- A partir da constatação da baixa qualidade dos programas apresentados, dentre eles o PAE, foi realizada reunião com a ALL, na qual foram discutidas pontualmente as complementações e adequações necessárias. Neste contexto, foi solicitada a reapresentação do Plano da malha ferroviária, devidamente embasado em Estudo de Análise de Riscos – EAR.

Ainda em 19/11/2008 foi encaminhado à ALL o Ofício nº 204/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, questionando a empresa sobre a existência de PAE exclusivo para o Túnel de Maringá. No caso da existência, foi solicitado o encaminhamento de cópia ao Ibama.

Em 10/12/2008 foi protocolada a Carta nº 335/GMA/08, por meio da qual a ALL encaminhou cópia do PAE elaborado para o Túnel de Maringá, mas ressaltou que o Defesa Civil do Estado do Paraná havia solicitado complementações ao estudo. Encaminhou-se também proposta técnica e comercial de empresa diferente, com vias à elaboração das complementações solicitadas pela Defesa Civil.

Em 08/01/2009 foi encaminhado ao Superintendente do Ibama no Estado do Paraná o Memorando nº 009/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual encaminhou cópia do PAE do Túnel de Maringá. Informou-se, também, que *"no âmbito do licenciamento, a gestão de riscos do túnel ferroviário Novo Centro será avaliada em conjunto com o Plano de Ação de Emergência geral, que abrange os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, o qual está sendo revisado por empresa contratada pela ALL"*.

Ainda em 08/01/2009 foi encaminhado à ALL o Ofício nº 003/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual solicitou a empresa que encaminhasse o PAE revisado do Túnel de Maringá, após aprovação pelo Corpo de Bombeiros, e que esse fosse incorporado ao PAE geral da malha ferroviária, exigido pela condicionante 2.3.15 da LO nº 559/2006.

Em 12/02/2009 foi protocolada a Carta nº 060/08, por meio da qual a ALL encaminhou o PAE revisado do Túnel de Maringá, informando que o documento já havia sido protocolado no Instituto Ambiental do Paraná - IAP, no Conselho de Defesa de Meio Ambiente de Maringá - CONDEMA e na Defesa Civil de Maringá.

Em 01, 02 e 14/04/2009 foram protocolados os Ofícios nº 031, 032 e 033 e 034 /Com/2009 (teor semelhante, destinatários distintos no Ibama), por meio dos quais a Subseção de Maringá da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB solicitou informações sobre a existência de licenciamento específico para transporte de produtos inflamáveis no Túnel de Maringá, bem como efetuou denúncia sobre a existência de detritos e proliferação de roedores e insetos no interior do túnel.

Em 07/05/2009 foi emitido, em resposta aos Ofícios da OAB Maringá, o Ofício nº 97/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual informou que:

1. Quanto à existência de licenciamento para o transporte de produtos inflamáveis no túnel ferroviário situado no Novo Centro de Maringá, informou-se que o trecho estava contemplado pela Licença de Operação nº 559/2006.

2. Em atendimento à Licença, o IBAMA recebeu da ALL um Plano de Ação de Emergência em 07/03/2007, o qual foi analisado e considerado insuficiente pela equipe técnica. Ressaltou-se que o referido documento era aplicável a toda malha ferroviária sul e não especificamente ao Túnel ferroviário de Maringá.

3. A partir da constatação da baixa qualidade do plano apresentado, a concessionária foi comunicada sobre a necessidade de reapresentação do documento com as devidas correções.

4. Com relação ao caso específico do Túnel de Maringá, informou-se que a ALL protocolou em 12/02/09 no IBAMA o Estudo de Análise de Riscos, o Plano de Ação de Emergência e um Relatório de Treinamento de Atendimento à Acidente Ferroviário.

Em 01/06/2009 foi encaminhado à ALL o Ofício nº 112/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, por meio do qual o Ibama solicitou a limpeza imediata do Túnel de Maringá, com envio de relatório comprobatório ao Ibama.

Em 01/07/2009 foram protocoladas pela ALL, anexas à Carta nº 242/GMA/09, as versões revisadas dos Programas Ambientais referentes à LO nº 559/2006, incluindo a Análise de Risco - AR, o PGR e o PAE.

Em 03/07/2009 foi protocolada a Carta nº 240/GMA/09, a qual encaminhou Relatório de Limpeza e Desratização do Túnel Novo Centro, em atendimento ao Ofício nº 112/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 16/07/2009 foi encaminhada à SUPES/PR cópia do Relatório de Limpeza e Desratização do Túnel Novo Centro protocolado pela ALL.

Em 31/08/2009 foi protocolado o Ofício nº 18/2009 - COMDEMA, no qual o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente informou a aprovação em plenária, em reunião realizada em 07/05/2009, do EAR e PAE (revisão 01/2009) elaborados pela ALL, após avaliação da Defesa Civil - 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá/PR. O ofício encaminhou cópia dos seguintes documentos:

- Relatório da análise dos EAR e PAE (revisão 1/2009)efetuada pelo Corpo de Bombeiros/ Defesa Civil de Maringá (Ofício nº 025 - B/8);

- Relatório da Comissão Especial de Estudos - CEE da Câmara de Vereadores de Maringá;

Em 22/09/2010 foi protocolado o Ofício nº 962/2010-GAB/PRM da Procuradoria da República no Estado do Paraná, questionando se o Ibama havia avaliado os documentos protocolados pela ALL em 12/02/2009: Estudo de Análise de Riscos - EAR, PAE e Relatório de Treinamento à Acidente Ferroviário específicos para o Túnel Novo Centro de Maringá.

Em 17/11/2010 foi finalizado o Parecer Técnico nº 192/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, elaborado com vias à Renovação da Licença de Operação nº 559/2006. Destaca-se que o referido parecer traz considerações específicas ao Túnel de Maringá/PR, junto à análise do PAE.

Em 25/11/2010 foi emitida a Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, a qual

manteve a obrigatoriedade de execução do Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR e do Plano de Ação de Emergência - PAE, os quais deveriam ser readequados conforme disposto no Parecer Técnico nº 192/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 17/02/2012 foi protocolado o Ofício nº 56/2012-GAB/PRM da Procuradoria da República no Estado do Paraná, questionando se o Ibama havia avaliado os documentos protocolados pela ALL em 12/02/2009.

Em 07/03/2012 foi emitido o Ofício nº 188/2012/DILIC/IBAMA, por meio do qual o Ibama informou que a ALL havia sido informada que o PAE do Túnel de Maringá revisado em janeiro de 2009, após avaliação pelo Corpo de Bombeiros, fosse encaminhado ao I bama e incorporado ao PAE geral da malha ferroviária, exigido pela condicionante nº 2.3.15 da Licença de Operação nº 559/2006 (Retificação). Destacou-se que, em 01/07/2009, o Ibama fora informado pelo CONDEMA da aprovação em plenária, em reunião realizada em 07/05/2009, do EAR e PAE (revisão 01/2009) elaborados pela ALL, após avaliação da Defesa Civil - 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá/PR.

Em 30/05/2014 foi protocolado o Ofício nº 577/2014-GAB/PRM, por meio do qual o MPF de Maringá solicitou cópia do EIA/RIMA da obra de rebaixamento da linha férrea entre as avenidas Paraná e Pedro Taques.

O Ofício nº 577/2014-GAB/PRM foi respondido em 07/07/2014, por meio do Ofício nº 02001.007130/2014-01 DILIC/IBAMA, o qual informou que o Ibama não efetuou o licenciamento ambiental da obra de rebaixamento da linha férrea entre as avenidas Paraná e Pedro Taques.

ANÁLISE

Os subsídios técnicos/informações solicitados pela PFE/IBAMA/PR encontram-se elencados no item 6 da Nota Técnica 310/2014 - PSF-MGA-PR/PGF/AGU, e seguem abaixo respondidos.

a. Sobre a conduta do Ibama na análise do caso, já que conforme a petição inicial foram registradas várias análises da DILIC/IBAMA/DF sobre o empreendimento.

Primeiramente, cabe destacar que o processo de licenciamento ambiental da ALL Malha Sul foi instaurado no ano 2000 visando, inicialmente, a regularização da malha ferroviária, ou seja, emissão de Licença de Operação - LO, já que não era cabível a análise de viabilidade de um empreendimento que teve sua implantação iniciada no final do século XIX.

Além disso, era urgente que se iniciasse a mitigação dos impactos da operação da ferrovia, o que se realiza por meio da execução de Programas Ambientais.

Assim, definiu-se que a regularização da ferrovia seria baseada em Estudo Ambiental e Programa Básico Ambiental – EA/PBA.

O estudo protocolado pela ALL sofreu análises da Diretoria de Licenciamento Ambiental, culminando na emissão, em 04/10/2006, da LO nº 559/2006, referente à regularização da operação da ferrovia nos Estados do Paraná e de Santa Catarina. Dentre outros Programas Ambientais, foi solicitada a apresentação de Análise de Riscos, Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR e Plano de Ação de Emergências – PAE para a malha ferroviária nesses Estados.

Em 25/11/2010 foi emitida a Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, a qual manteve a obrigatoriedade de execução do Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR e do Plano de Ação de Emergência – PAE, os quais deveriam ser readequados conforme disposto no Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Assim, verifica-se que estaCoordenação de Transportes efetuou diversas análises referentes à malha ferroviária concedida à ALL nos Estados do Paraná e de Santa Catarina, mas não houve análise técnica específica do Plano de Atendimento à Emergência – PAE do Túnel de Maringá, pois o entendimento da Diretoria de Licenciamento Ambiental foi o de não fragmentar a gestão de riscos do empreendimento.

No entanto, o Ibama não se omitiu no que se refere à gestão de riscos do Túnel de Maringá, pois:

A ALL foi informada, por meio doOfício nº 003/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, emitido em 08/01/2009, que o PAE do Túnel de Maringá, <u>após aprovação pelo Corpo de Bombeiros</u>, deveria ser <u>incorporado ao PAE geral da malha ferroviária</u>, exigido pela condicionante 2.3.15 da LO nº 559/2006.

Em 31/08/2009 foi recebido o Ofício nº 18/2009 – COMDEMA, no qual o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente informou sobre a <u>aprovação em plenária</u>, em reunião realizada em 07/05/2009, <u>do EAR e PAE (revisão 01/2009) elaborados pela ALL.</u>

Quando da elaboração do Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o qual embasou a Renovação da LO nº 559/2006, a equipe técnica da COTRA, mesmo ciente da aprovação do PAE do Túnel de Maringá pelo CONDEMA e também de que a ALL já havia sido informada sobre a necessidade de incorporação desse ao PAE geral da malha, emitiuas seguintes considerações específicas ao Túnel de Maringá/PR, junto à análise do

PAE:

"O PAE para o Túnel de Maringá/PR deve seguir as recomendações já apresentadas. Utilizar para definição de ações preventivas, o diagnóstico dos aspectos de sensibilidade e vulnerabilidade do trecho conforme o estudo de análise de risco, como a desocupação da faixa de domínio, seu cercamento e sinalização, dentre outras. Caso o Plano sofra novas alterações por orientação da Defesa Civil do Município ou outras entidades intervenientes, as atualizações devem ser comunicadas e repassadas ao I bama."

b. As razões para dispensa da realização de licenciamento ambiental e de apresentação de EIA/RIMA pelo empreendedor.

Mediante a análise da documentação constante do processo de licenciamento, aos autos da Ação Civil Pública nº 5011382-05.2014.404.7003/PR, bem como de consultas ao site da Prefeitura de Maringá e a matérias veiculadas na imprensa, pôde ser averiguado que:

A Prefeitura Municipal de Maringá foi a responsável pela execução das obras de rebaixamento da linha férrea (Túnel do Novo Centro), mediante convênio com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

O projeto de implantação do Túnel do Novo Centro de Maringá foi iniciado em 1986 pela construtora Urbamar S/A, sendo firmado em 2003 novo convênio dessa empresa com a Prefeitura de Maringá (informações obtidas no site da Prefeitura de Maringá http://www2.maringa.pr.gov.br/site//index.php?sessao=a8af6bb70355a8&id=15369).

A concessão da ferrovia à iniciativa privada ocorreu no ano de 1997.

As obras de implantação do Túnel Novo Centro foram finalizadas em 2005/2006 (informação que consta da Decisão/Liminar de 13/08/2014).

Foram executadas pela Prefeitura de Maringá obras adicionais, levando aos atuais 7.000 metros de rebaixamento da linha férrea, composto por trincheiras e túneis.

Diante dos fatos apresentados observa-se que as obras do túnel não foram realizadas no âmbito do processo de licenciamento ambiental federal.

Considerando que a concessão da ferrovia à iniciativa privada ocorreu no ano de 1997, averigua-se que o projeto foi iniciado antes da concessão da ferrovia (e, portanto, antes da instauração do processo de licenciamento ambiental para sua regularização) e obras foram finalizadas em 2005/2006, provavelmente antes da emissão da Licença de Operação nº 559/2006 em 04/10/2006.

Portanto, não seria possívelao Ibama solicitar a apresentação de EIA/RIMA para uma obra iniciada antes da instauração do processo de licenciamento pela concessionária, e executada por empreendedor distinto (Prefeitura Municipal de Maringá, via convênio com o DNIT).

Com relação ao processo de licenciamento ambiental da ferrovia, definiu-se que a licença de regularização seria baseada em Estudo Ambiental e Programa Básico Ambiental - EA/PBA, pois não era aplicável a análise de viabilidade de um empreendimento implantado há mais de cem anos.

Além disso, a solicitação de EA/PBA está de acordo com o estabelecido no art. 9º da Resolução CONAMA nº 349/2004, abaixo transcrito:

> *"Art. 9 Os pedidos e os processos em andamento de licenciamento ambiental corretivo deverão ser instruídos com os seguintes estudos ambientais, além de outros estudos a critério do órgão ambiental competente:*
>
> *I - diagnóstico Ambiental inclusive com a caracterização dos itens em não conformidade com os requisitos legais;*
>
> *II - Plano Básico Ambiental ou Plano de Controle Ambiental;*
>
> *III - análise de risco de acidentes ou riscos ambientais, quando couber; e*
>
> *IV - Plano de Prevenção e Atendimento a Acidentes."*

Considerando ainda que os empreendimentos ferroviários constituem-se tanto das estruturas físicas quanto do transporte de cargas associado, os quais são licenciados como um todo, quando a Licença de Operação nº 559/2006 foi emitida, foi regularizada a operação da malha ferroviária concedida à ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. nos Estados do Paraná e Santa Catarina, malha essa que contempla *"a via férrea principal, os pátios de cruzamento, os pátios de formação de composições e os pontos de carregamento, os ramais ferroviários e o transporte de cargas associado"* (grifos nossos), conforme consta do *caput* da referida licença.

Verifica-se, portanto, que o Túnel do Novo Centro de Maringá, estrutura física com início de implantação anterior à regularização, bem como o transporte de produtos perigosos no túnel, estão contemplados na Licença de Operação nº 559/2006, demonstrando clar amente que não ocorreu dispensa de licenciamento pelo Ibama.

Vale destacar, ainda, que a Resolução CONAMA nº 349/2004 determina, em seu Art. 7º,

que:

> *"Integram a licença de operação, as seguintes atividades de manutenção, reparação e melhoria da via permanente, quando desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio:*
>
> *X - obras para estabilização geométrica da via e instalação de passarelas, passagens em nível e/ou desnível, desde que independam de realocação de população humana ou de intervenção em áreas de preservação permanente, em áreas de Reserva Legal e no interior de unidades de conservação, conforme legislação vigente;*
>
> *Parágrafo único. Ficam autorizadas, sem prejuízo de outras licenças e autorizações cabíveis, as atividades previstas neste artigo, até a regularização ambiental das ferrovias existentes."* (grifos nossos).

Considerando que o Túnel de Maringá é uma Passagem em Desnível – PD implantada dentro da faixa de domínio da ferrovia, mesmo que as obras tivessem sido iniciadas após a emissão da LO nº 559/2006, essas não seriam passíveis de licenciamento ambiental, fato que também não caracteriza dispensa de licenciamento.

Vale salientar também que, visando a mitigação dos riscos referentes ao transporte de produtos perigosos (bem como os demais riscos da operação ferroviária), foi inserida na LO a obrigatoriedade de execução de Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR e de Plano de Ação de Emergência – PAE na totalidade da malha nos Estados do Paraná e de Santa Catarina.

Como informado no tópico anterior, foi determinado à ALL que incorporasse o PAE do Túnel de Maringá ao PAE da malha ferroviária nos Estados do Paraná e de Santa Catarina, visando o não fracionamento da gestão de riscos da ferrovia.

Deve ficar claro que o Ibama tinha conhecimento somente daimplantação do Túnel do Novo Centro de Maringá, porém não constava nos autos do processo de licenciamento a informação de que *"atualmente, o rebaixamento da linha férrea é composto por trincheiras e túneis num total de 7.000 metros"*, em virtude da execução, pela Prefeitura de Maringá/PR, de diversas outras obras, conforme informado na Decisão/Liminar da Justiça Federal.

Em virtude do desconhecimento das obras adicionais executadas, oIBAMA ficou impossibilitado de avaliar se essas seriam passíveis de enquadramento no art. 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004 ou deveriam ser objeto de licenciamento ambiental específico.

Esta equipe entende que, partindo-se das diretrizes adotadas nos processos de implantação de Contornos Ferroviários, seria de responsabilidade do executor das obras de rebaixamento da linha férrea, seja o DNIT ou a Prefeitura Municipal de Maringá, e não da ALL, o licenciamento ambiental do empreendimento junto ao Ibama, em caso de não enquadramento no art. 7º da Resolução CONAMA nº 349/2004.

Ressalta-se que alguns processos de licenciamento ambiental da implantação de contornos ferroviários, em virtude de avaliações distintas sobre a esfera de competência do licenciamento, foram instaurados junto a Órgãos Estaduais de Meio Ambiente – OEMAs.

Porém, ao que tudo indica, não ocorreu procedimento de licenciamento ambiental, seja das obras de implantação do Túnel Novo Centro ou das obras adicionais de rebaixamento da linha férrea em Maringá, junto ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP.

Vale destacar, que mesmo que fosse aplicável o procedimento de licenciamento ambiental, a Resolução CONAMA nº 349/2004, em seus artigos 3º e 5º, prevê a possibilidade de procedimento simplificado de licenciamento para obras de pequeno potencial de impacto ambiental, desobrigando a emissão de Licença Prévia e consequentemente, a elaboração de EIA/RIMA.

Assim, sugere-se análise quanto a necessidade de responsabilização do executor das obras em tela, seja a Prefeitura Municipal de Maringá e/ou o DNIT, pela implantação de empreendimento sem o devido licenciamento ambiental.

No entanto, a ALL não pode ser eximida de responsabilidade, pois não houve comunicação ao Ibama da execuçãode obras adicionais de rebaixamento de linha férrea em Maringá, o que está em desacordo com a condicionante específica nº 2.9 da Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, que determina: "*comunicar ao IBAMA, previamente, a instalação de novas estruturas (complementares ao objeto desta licença), para determinação dos procedimentos de licenciamento ambiental*". Tal falha impediu que o Ibama, por não ter ciência dos fatos, tomasse qualquer posicionamento sobre a execução das obras adicionais pela Prefeitura Municipal e/ou DNIT.

Assim, quando da avaliação da nova Renovação da LO nº 559/2006 deverá ser considerado o descumprimento de tal condicionante, visando a avaliação da necessidade da aplicação das sanções legais cabíveis.

Mediante o exposto, esta equipe entende que, ao contrário do que apregoou o Ministério Público Federal quando da instauração da Ação Civil Pública, não houve omissão nos procedimentos de licenciamento ambiental do Ibama, bem como não ocorreu violação da Constituição Federal e de outras normas ambientais infraconstitucionais. Portanto, não é

justificada a inserção do Ibama no polo passivo da lide.

c. Sobre o interesse do Ibama em interposição de agravo de instrumento em face de medida liminar, com o fornecimento de subsídios de fato e de direito até 05.09.2014, a fim de viabilizar a elaboração de recurso.

Recomendamos à chefia que opte pela interposição de agravo de instrumento, pois acredita-se que não houve falha deste Instituto na condução do processo de licenciamento ambiental da ALL Malha Sul.

d. O fornecimento de subsídios de fato e de direito para contestação da ação até 30.09.2014, a fim de viabilizar a elaboração de contestação/defesa da autarquia nos autos.

Esta Nota Técnica foi elaborada com o detalhamento necessário tanto para a interposição de agravo de instrumento quanto para a contestação da Ação Civil Pública.

À consideração superior.

Giuliana Cousin Berghella

Giuliana Cousin Berghella
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

Paloma Galvão Fernandes

Paloma Galvao Fernandes
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

De acordo. Encaminhe-se para as providências necessárias.

Registro que Nota Técnica foi encaminhada à PFE/Ibama em 01/09/14, com cópia à Diretoria e CGTMO

Tatiana Veil

TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora da COTRA/IBAMA

02/9/14

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: (61) 3316-1293
www.ibama.gov.br

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4546
ASS.

OF 02001.009842/2014-56 CGTMO/IBAMA

Brasília, 04 de setembro de 2014.

Ao Senhor
Carlos Augusto Toniolo Goebel
Procurador da República da Procuradoria da República em Bagé/Rs
Rua Bento Gonçalves, 285 D – salas 601/604
BAGE - RIO GRANDE DO SUL
CEP.: 96.400-201

Assunto: **ALL Malha Sul - Inquérito Civil nº 1.29.001.00015/2013-17**

REFERENCIA: OF 02001.015984/2014-52/MPF/PR/RS

Senhor Procurador da República,

1. Em atenção ao Ofício PRM/BAGÉ/PB244/Nº645/2014, por meio do qual esse *Parquet* solicitou ao Ibama informações referentes ao licenciamento ambiental da Unidade de Apoio da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. localizada em Bagé/RS, esclareço que essas informações estão sendo levantadas pela equipe técnica responsável, e solicito a prorrogação do prazo para resposta ao referido Ofício para a data de 22/09/2014.

Atenciosamente,

MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO
Corregedor Geral da CGTMO/IBAMA

Data: 15-09-2014 [10:39:58]
De: "PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA" <pfeii.sc@agu.gov.br>
Para: dilic.sede@ibama.gov.br
Cc: Henrique Albino Pereira <henrique.pereira@agu.gov.br>, Sergio de Oliveira Netto <sergio.netto@agu.gov.br>
Assunto: ENC: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE

CONTRANDILIC/IBAMA
Fls. 4547
ASS.

Prezados,

Apenas advirto quanto ao prazo, que se encerra dia 18/09.

Att,

Odiron.

De: Henrique Albino Pereira
Enviada em: segunda-feira, 15 de setembro de 2014 10:30
Para: PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA; Ditec Ibama; Isabela Berkenbrock; dilic.sede@ibama.gov.br
Assunto: ENC: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE

Odiron, peça informação à Ditec e NLA e Dilic.

De: PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA
Enviada em: sexta-feira, 12 de setembro de 2014 16:08
Para: Henrique Albino Pereira
Assunto: ENC: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE

NLA, DILIC ou DITEC?

De: Sergio de Oliveira Netto
Enviada em: sexta-feira, 12 de setembro de 2014 15:39
Para: PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA
Assunto: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE

DESPACHO PSF/JVL/SJ-CONT/SECONT n.º 093/2014

Joinville, 12 de setembro de 2014.

Ilmo. Senhor Dr.
HENRIQUE ALBINO PEREIRA
Procurador Federal
PFE do IBAMA em Santa Catarina
Av. Mauro Ramos, nº 1.113 - Ed. Nacional, Centro
CEP: 88.020-302, Florianópolis/SC

Venho, respeitosamente, solicitar informações a serem prestadas nos autos da AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5008250-98.2014.404.7209/SC (Chave 320443472614), movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face de ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A., UNIÃO e IBAMA.

No caso, alega do DD. MPF, em síntese, que:

"...I - DO OBJETO DA DEMANDA:

A presente Ação Civil Pública tem por desiderato buscar o necessário e suficiente provimento jurisdicional,

-URGENTE-

Para a CGTX O

1. Para as providências que o caso requer;
2. atentar ao prazo - 18/09/14.

15/09/2014

Paulo Grieger
Analista Ambiental
Matrícula: 6788130
DILIC/IBAMA

À COTRA,

P/ ANÁLISE E ELABORAÇÃO DE SUBSÍDIOS À PFE.

Em 15.9.2014

Vinicius Leite Cabral de Melo
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

inclusive com a antecipação de tutela, para garantir a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado e a adequada exploração de serviço público concedido, em face dos riscos e danos decorrentes do transporte ferroviário de cargas, bem como compelir as rés, na medida da responsabilidade de cada uma, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via.

Por fim, objetiva-se a condenação da UNIÃO e do IBAMA, para que exerçam efetivamente os seus poderes-deveres, especialmente no tocante à fiscalização efetiva do serviço público concedido e a adoção das medidas legais e contratuais cabíves no caso de descumprimento e, da mesma maneira, para que o licenciamento ambiental e a proteção do meio ambiente sejam respeitados.

II - DOS FATOS:

Em face de Procedimento Preparatório encaminhado pela 3ª Promotoria de Justiça de São Bento do Sul/SC, foi instaurado nesta Procuradoria da República Procedimento Administrativo nº 1.33.005.000236/2013-22, com o objetivo de apurar

eventuais irregularidades nos descarrilamentos de vagões da América Latina Logística, ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, na Áreade Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, com o consequente despejo de material orgânico no local.

No dia 19 de julho de 2012 ocorreu acidente na Unidade de Conservação APA Rio Vermelho/Humbold, com descarrilamento de 27 vagões e 8 locomotivas, sendo que cada vagão carregava 60 toneladas de farelo ou soja e cada locomotiva possuía capacidade para 5000 litros de óleo (fotos fl.15 e 17, cópia de jornais de fls. 18/22).

Em 01 de agosto de 2012 ocorreu novo acidente, com descarrilamento de 9 vagões, desta vez carregados com milho. (Fotos fl. 16)

Em 22 de setembro de 2013, um ano após os dois acidentes, ocorreu novo descarrilamento na linha férrea, sendo que duas locomotivas saíram dos trilhos, com

novo vazamento de óleo. (Registro de Atendimento, fl. 252/253).

...

Assim, percebe-se que os acidentes com descarrilamento de vagões têm sido frequentes no local, com sérios prejuízos ao meio ambiente, já que a empresa América

Latina Logística limita-se a recolher parte do material dispensado nos acidentes, deixando por conta da natureza a recuperação.

Embora haja a informação de que medidas mitigatórias foram adotadas pela concessionária ALL para tentar remediar os danos ao meio ambiente causados por tais acidentes, o retorno ao status quo ante é sabidamente impossível.

Tem-se ainda que, mesmo após os três acidentes, supostamente causados pelas más condições da infraestrutura e da superestrutura da via permanente (sobretudo trilhos e dormentes), a empresa ALL não demonstrou preocupação efetiva em resolver o problema e agir a fim de evitar futuros acidentes no local.

...

Nesta linha, visa esta ação além da preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado, consistente em evitar acidentes ferroviários que provoquem danos ambientais, a exemplo daqueles que ocorreram recentemente, como o derramamento de óleo ou de grãos, provocando a contaminação do solo e de corpos d'água, também

compelir os réus, na medida da responsabilidade de cada um, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via, sob a efetiva fiscalização dos órgãos públicos envolvidos, a saber: União/ANTT e IBAMA..."

De acordo com o MPF, o IBAMA não estaria realizando, de forma adequada, a fiscalização do empreendimento licenciado (ferrovia), porque não estaria verificando "...se as condicionantes ambientas estão sendo cumpridas e, em caso de serem observadas irregularidades/ilegalidades, para que tome as medidas administrativas cabíveis e necessárias ao caso..." (item 06, do tópico X - DOS PEDIDOS PROCESSUAIS E DO PEDIDO FINAL).

Assim, solicito sejam prestados os seguintes esclarecimentos:

1) Se foi dada autorização pelo IBAMA para a realização do transporte e descarregamento de cargas pela ALL, na localidade indicada na inicial desta ACP;

2) Se existe procedimento de licenciamento ambiental pelo IBAMA para a exploração da ferrovia no trecho destacado nesta ação judicial;

3) Se o IBAMA tomou medidas contra a ALL, tais quais realização de fiscalização in loco, aplicação de multas e outras providências assemelhadas, para evitar que os acidentes relatados pelo DD. MPF, continuassem ocorrendo na área indicada na inicial desta ACP;

4) Outros esclarecimentos que forem considerados importantes para o esclarecimentos dos fatos.

Tendo em vista o prazo concedido para que seja apresentada uma manifestação em juízo, solicito que estas informações (ainda que preliminares - mais esclarecimentos poderão ser apresentados posteriormente) sejam encaminhadas a esta Procuradoria-Seccional Federal em Joinville no máximo até 18 de setembro de 2014 (quinta-feira).

Solicito que na resposta a este ofício seja dada preferência em atender as informações solicitadas pelo e-mail (enviando os documentos de informação e comprobatórios por arquivo eletrônico): sergio.netto@agu.gov.br<mailto:sergio.netto@agu.gov.br>.

Salientando que, por questões de agilidade e economia, não será enviado pelo correio este despacho.

Dada a URGÊNCIA do caso, solicito que, se porventura o IBAMA em Santa Catarina não tiver atribuições para se manifestar, que este expediente seja encaminhado ao setor do IBAMA com estas atribuições, em regime de urgência (com cópia para mim).

Peço que seja acusado o recebimento desta mensagem, e da petição inicial em anexo.

Atenciosamente,

Sérgio de Oliveira Netto
Procurador Federal

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4550
Ass.

DESPACHO PSF/JVL/SJ-CONT/SECONT n.º 093/2014

Joinville, 12 de setembro de 2014.

Ilmo. Senhor Dr.
HENRIQUE ALBINO PEREIRA
Procurador Federal
PFE do IBAMA em Santa Catarina
Av. Mauro Ramos, nº 1.113 – Ed. Nacional, Centro
CEP: 88.020-302, Florianópolis/SC

Venho, respeitosamente, solicitar informações a serem prestadas nos autos da **AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5008250-98.2014.404.7209/SC (Chave 320443472614), movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face de ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A., UNIÃO e IBAMA.**

No caso, alega do DD. MPF, em síntese, que:

"...I – DO OBJETO DA DEMANDA:
A presente Ação Civil Pública tem por desiderato buscar o necessário e suficiente provimento jurisdicional, inclusive com a antecipação de tutela, para garantir a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado e a adequada exploração de serviço público concedido, em face dos riscos e danos decorrentes do transporte ferroviário de cargas, bem como compelir as rés, na medida da responsabilidade de cada uma, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via.

Por fim, objetiva-se a condenação da UNIÃO e do IBAMA, para que exerçam efetivamente os seus poderes-deveres, especialmente no tocante à fiscalização efetiva do serviço público concedido e a adoção das medidas legais e contratuais cabíves no caso de descumprimento e, da mesma maneira, para que o licenciamento ambiental e a proteção do meio ambiente sejam respeitados.
II - DOS FATOS:
Em face de Procedimento Preparatório encaminhado pela 3ª Promotoria de Justiça de

São Bento do Sul/SC, foi instaurado nesta Procuradoria da República Procedimento Administrativo nº 1.33.005.000236/2013-22, com o objetivo de apurar eventuais irregularidades nos descarrilamentos de vagões da América Latina Logística, ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, na Áreade Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, com o consequente despejo de material orgânico no local.

No dia 19 de julho de 2012 ocorreu acidente na Unidade de Conservação APA Rio Vermelho/Humbold, com descarrilamento de 27 vagões e 8 locomotivas, sendo que cada vagão carregava 60 toneladas de farelo ou soja e cada locomotiva possuía capacidade para 5000 litros de óleo (fotos fl.15 e 17, cópia de jornais de fls. 18/22).
Em 01 de agosto de 2012 ocorreu novo acidente, com descarrilamento de 9 vagões, desta vez carregados com milho. (Fotos fl. 16)

Em 22 de setembro de 2013, um ano após os dois acidentes, ocorreu novo descarrilamento na linha férrea, sendo que duas locomotivas saíram dos trilhos, com novo vazamento de óleo. (Registro de Atendimento, fl. 252/253).
...
Assim, percebe-se que os acidentes com descarrilamento de vagões têm sido frequentes no local, com sérios prejuízos ao meio ambiente, já que a empresa América Latina Logística limita-se a recolher parte do material dispensado nos acidentes, deixando por conta da natureza a recuperação.

Embora haja a informação de que medidas mitigatórias foram adotadas pela concessionária ALL para tentar remediar os danos ao meio ambiente causados por tais acidentes, o retorno ao status quo ante é sabidamente impossível.

Tem-se ainda que, mesmo após os três acidentes, supostamente causados pelas más condições da infraestrutura e da superestrutura da via permanente (sobretudo trilhos e dormentes), a empresa ALL não demonstrou preocupação efetiva em resolver o problema e agir a fim de evitar futuros acidentes no local.
...
Nesta linha, visa esta ação além da preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado, consistente em evitar acidentes ferroviários que provoquem danos ambientais, a exemplo daqueles que ocorreram recentemente, como o derramamento de óleo ou de grãos, provocando a contaminação do solo e de corpos d'água, também compelir os réus, na medida da responsabilidade de cada um, à adoção de medidas atinentes à realização das obras nece ssárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via, sob a efetiva fiscalização dos órgãos públicos envolvidos, a saber: União/ANTT e IBAMA..."

De acordo com o MPF, o IBAMA não estaria realizando, de forma adequada, a fiscalização do empreendimento licenciado (ferrovia), porque não estaria verificando "*...se as condicionantes ambientas estão sendo cumpridas e, em caso de serem observadas irregularidades/ilegalidades, para que tome as medidas administrativas cabíveis e necessárias ao caso...*" (item 06, do tópico X – DOS PEDIDOS PROCESSUAIS E DO PEDIDO FINAL).

Assim, solicito sejam prestados os seguintes esclarecimentos:

1) Se foi dada autorização pelo IBAMA para a realização do transporte e descarregamento de cargas pela ALL, na localidade indicada na inicial desta

ACP;

2) Se existe procedimento de licenciamento ambiental pelo IBAMA para a exploração da ferrovia no trecho destacado nesta ação judicial;

3) Se o IBAMA tomou medidas contra a ALL, tais quais realização de fiscalização *in loco*, aplicação de multas e outras providências assemelhadas, para evitar que os acidentes relatados pelo DD. MPF, continuassem ocorrendo na área indicada na inicial desta ACP;

4) Outros esclarecimentos que forem considerados importantes para o esclarecimentos dos fatos.

Tendo em vista o prazo concedido para que seja apresentada uma manifestação em juízo, solicito que estas informações (ainda que preliminares – mais esclarecimentos poderão ser apresentados posteriormente) sejam encaminhadas a esta Procuradoria-Seccional Federal em Joinville **no máximo até 18 de setembro de 2014 (quinta-feira).**

Solicito que na resposta a este ofício seja dada preferência em atender as informações solicitadas pelo e-mail (enviando os documentos de informação e comprobatórios por arquivo eletrônico): sergio.netto@agu.gov.br.

Salientando que, por questões de agilidade e economia, não será enviado pelo correio este despacho.

Dada a URGÊNCIA do caso, solicito que, se porventura o IBAMA em Santa Catarina não tiver atribuições para se manifestar, que este expediente seja encaminhado ao setor do IBAMA com estas atribuições, em regime de urgência (com cópia para mim).

Peço que seja acusado o recebimento desta mensagem, e da petição inicial em anexo.

Atenciosamente,

Sérgio de Oliveira Netto
Procurador Federal

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont)!

MPF Ministério Público Federal | Procuradoria da República em Jaraguá do Sul

EXMO(A). SR(A). DR(A). JUIZ(A) FEDERAL DA 1ª VARA FEDERAL DE JARAGUÁ DO SUL

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, por seu Procurador da República signatário, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, com fulcro no art. 129, III, da Constituição Federal de 1988, bem como nos dispositivos pertinentes da Nº. 7.347/85, na Lei Nº 6.938/81 e Lei Complementar Nº. 75/93, vêm, perante Vossa Excelência, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

COM PEDIDO LIMINAR, tendo por base o Inquérito Civil nº Nº 1.33.011.000236/2013-22 e as razões de fato e de direito que passa a expor, em desfavor de:

ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., anteriormente denominada Ferrovia Sul-Atlântico S.A – FSA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ n.° 01.254.944/0001-26, com sede em Curitiba/PR, à rua Emílio Bertolini, n.° 100, Bairro Vila Oficinas, podendo ser citada por seus representantes legais;

UNIÃO, pessoa jurídica de direito público, pondo ser citada por sua Advocacia Geral da União, na pessoa de seu Advogado neste Município, na rua Dona Francisca, 260, sala 701, Joinville/SC;

Ministério Público Federal: Procuradoria da República em Jaraguá do Sul – Rua Ângelo Schiochet, nº. 90, Centro, Jaraguá do Sul/SC – CEP 89.251-520 – Fone/Fax (47) 3501-2100 – Email prmjaragua@prsc.mpf.gov.br

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE, autarquia federal - Lei Nº. 7.735/89, podendo ser citado na pessoa de seu Representante Estadual e/ou Procuradoria Jurídica, na Avenida Mauro Ramos, nº. 1113, Centro, Florianópolis-SC;

I – DO OBJETO DA DEMANDA:

A presente Ação Civil Pública tem por desiderato buscar o necessário e suficiente provimento jurisdicional, inclusive com a antecipação de tutela, para garantir a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado e a adequada exploração de serviço público concedido, em face dos riscos e danos decorrentes do transporte ferroviário de cargas, bem como compelir as rés, na medida da responsabilidade de cada uma, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via.

Por fim, objetiva-se a condenação da UNIÃO e do IBAMA, para que exerçam efetivamente os seus poderes-deveres, especialmente no tocante à fiscalização efetiva do serviço público concedido e a adoção das medidas legais e contratuais cabíves no caso de descumprimento e, da mesma maneira, para que o licenciamento ambiental e a proteção do meio ambiente sejam respeitados.

II - DOS FATOS:

Em face de Procedimento Preparatório encaminhado pela 3ª Promotoria de Justiça de São Bento do Sul/SC, foi instaurado nesta Procuradoria da República Procedimento Administrativo nº 1.33.005.000236/2013-22, com o objetivo de apurar

eventuais irregularidades nos descarrilamentos de vagões da América Latina Logística, ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, na **Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC**, com o consequente despejo de material orgânico no local.

No dia **19 de julho de 2012** ocorreu acidente na Unidade de Conservação APA Rio Vermelho/Humbold, com descarrilamento de 27 vagões e 8 locomotivas, sendo que cada vagão carregava 60 toneladas de farelo ou soja e cada locomotiva possuía capacidade para 5000 litros de óleo (fotos fl.15 e 17, cópia de jornais de fls. 18/22).

Em **01 de agosto de 2012** ocorreu novo acidente, com descarrilamento de 9 vagões, desta vez carregados com milho. (Fotos fl. 16)

Em **22 de setembro de 2013**, um ano após os dois acidentes, ocorreu novo descarrilamento na linha férrea, sendo que duas locomotivas saíram dos trilhos, com novo vazamento de óleo. (Registro de Atendimento, fl. 252/253).

Realizada vistoria no local, em 04/10/2013, pelo Batalhão da Polícia Militar Ambiental concluiu-se que:

> *"a empresa não efetuou intervenção com métodos aprovados para a recuperação da área degradada, porém o local está se regenerando naturalmente. Que no intervalo de tempo entre o primeiro acidente até a data da vistoria o local foi alvo de nova intervenção, devido a um novo sinistro no local, sendo que segundo relatórios confeccionados pelo Departamento do Meio Ambiente de São Bento do Sul e pela Fundação do Meio Ambiente – FATMA, a empresa ALL – América Logística, não informou os órgãos ambientais regionais sobre o novo acidente ferroviário no mesmo local, onde descarrilou duas locomotivas. Também foi constado que a empresa ALL possui Plano de Recuperação de Área Degradada para à área sinistrada, no entanto não deu início ao mesmo"* (Auto de Constatação de fls. 244/251).

Assim, percebe-se que os acidentes com descarrilamento de vagões têm sido frequentes no local, com sérios prejuízos ao meio ambiente, já que a empresa América Latina Logística limita-se a recolher parte do material dispensado nos acidentes, deixando por conta da natureza a recuperação.

Embora haja a informação de que medidas mitigatórias foram adotadas pela concessionária ALL para tentar remediar os danos ao meio ambiente causados por tais acidentes, o retorno ao *status quo ante* é sabidamente impossível.

Tem-se ainda que, mesmo após os três acidentes, supostamente causados pelas más condições da infraestrutura e da superestrutura da via permanente (sobretudo trilhos e dormentes), a empresa ALL não demonstrou preocupação efetiva em resolver o problema e agir a fim de evitar futuros acidentes no local.

Por conseguinte, diante da irreversibilidade dos danos causados ao meio ambiente, providencias devem ser tomadas para evitar que novos acidentes ocorram no local.

A falta de manutenção adequada na via férrea – via permanente, por intermédio da qual é explorado o serviço público federal de transporte ferroviário de cargas – pode acarretar prejuízos incomensuráveis tanto ao meio ambiente quanto a grupo indeterminado de pessoas, haja vista que acidentes causados em virtude da má conservação da linha férrea prejudicam e colocam em risco tanto a população a ela lindeira quanto transeuntes ou terceiros que por suas imediações trafegarem e aos funcionários da empresa ALL – América Logística.

E o potencial prejuízo poderia alcançar inclusive os corpos hídricos da região e até comprometer o abastecimento de água dos municípios vizinhos, a exemplo da reclamação feita pelo Município de Corupá/SC, que se encontra hospedado às fls. 369 a 374 do inquérito civil em anexo.

Nesta linha, visa esta ação além da preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado, consistente em evitar acidentes ferroviários que provoquem danos ambientais, a exemplo daqueles que ocorreram recentemente, como o derramamento

de óleo ou de grãos, provocando a contaminação do solo e de corpos d'água, também compelir os réus, na medida da responsabilidade de cada um, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via, sob a efetiva fiscalização dos órgãos públicos envolvidos, a saber: União/ANTT e IBAMA.

III -LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL:

A Constituição Federal de 1988, ao tratar do Ministério Público Federal, dispõe em seu art. 127, *caput*: "Art. 127. O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis."

Dentre as funções institucionais do Ministério Público Federal, previstas no art. 129, III, da atual Carta Magna, consta "(...) promover o inquérito civil e a ação civil pública, para proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos".

Da mesma forma que a Constituição Federal dispõe sobre a legitimidade do Ministério Público Federal para atuar no presente caso em defesa do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos, também o art. 5º., II, letra d, e III, d; art. 6º., VII, a, b, d, e XIV, g, todos da Lei Complementar Nº. 75/93, bem como o art. 1º., I, e art. 5º., todos da Lei 7.347/85, legitimam/obrigam o MPF para o ingresso da presente Ação Civil Pública.

Notadamente, diante da atual situação da via férrea, que conforme será demonstrado gera risco da ocorrência de novos acidentes, os quais podem causar incomensuráveis prejuízos ao meio ambiente, aos empregados da empresa requerida, à

população lindeira à via férrea e a indeterminadas pessoas que trafeguem nas imediações da via permanente.

Cumpre ressaltar que a segurança (especialmente ligada à proteção à saúde e à vida) e a preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrados são direitos coletivos (em sentido amplo), cuja tutela beneficia uma gama indeterminada de pessoas. É dever do Ministério Público a defesa de tão relevantes direitos.

Sobre a legitimidade do Ministério Público Federal para a defesa dos chamados interesses ou direitos difusos, coletivos ou individuais, colha-se o ensinamento de doutrinário de Hugo Nigro Mazzilli, que mesmo adotando uma posição moderada sobre o assunto, assim se manifestou, *ipsis verbis*:

> A terceira posição é a dos que, como nós, entendem ser necessário compatibilizar a distinção social e constitucional do Ministério Público com a defesa do interesse a ele cometido na legislação infraconstitucional. No caso dos interesses difusos, em vista de sua abrangência e extensão, não há como negar, está o Ministério Público sempre legitimado à sua defesa; mas, no caso de interesses individuais homogêneos e até coletivos, a iniciativa do Ministério Público só pode ocorrer quando haja conveniência social em sua atuação. Essa conveniência é aferida a partir de critérios como estes: a) à vista da natureza do dano (saúde, segurança e educação públicas); b) à vista da dispersão dos lesados (a abrangência social do dano, sob o aspecto dos sujeitos atingidos); c) à vista do interesse social do funcionamento de um sistema econômico, social ou jurídico (previdência social, captação de poupança popular, etc.)". (MAZZILLI, Hugo Nigro. O Inquérito Civil: investigações do Ministério Público, compromissos de ajustamento e audiências públicas. São Paulo: Saraiva, 1999, p. 117).

Na mesma linha de entendimento a jurisprudência tem, maciçamente, reconhecido a legitimidade do Ministério Público para defender os interesses e direitos difusos. O próprio STJ já analisou o assunto da seguinte maneira:

> PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA. OPERAÇÃO "TAPA-BURACOS". LEGITIMIDADE DO MPF. TRIPARTIÇÃO DE PODERES. SÚMULA 126/STJ.
>
> 1. Aplica-se o teor da Súmula 284/STF ante a genérica fundamentação emprestada à alegada violação do artigo 535 do Código de Processo Civil.
>
> 2. Revela-se inviável o conhecimento do recurso especial quando os diversos temas tratados no recurso especial são de natureza constitucional e não houve a interposição do necessário recurso extraordinário.
>
> 3. O aresto afastou o disposto no artigo 62, § 11°, da Constituição Federal, quanto à ausência de decreto legislativo no prazo de sessenta dias, por reconhecer a responsabilidade civil da União ao vetar o projeto de conversão da Medida Provisória

82/02, que dispunha sobre a administração das estradas pelos Estados da Federação.

4. Entendeu a Corte de origem que "omissão do Poder Público Federal, neste caso, é atentatória dos princípios constitucionais que governam o comportamento da Administração que deve buscar a realização do bem comum".

5. A Constituição Federal de 1988 outorgou ao Ministério Público funções da maior relevância, atribuindo-lhe um perfil muito mais dinâmico do que ocorria no antigo ordenamento jurídico, entre elas a competência para a defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis (art. 127), por meio da ação civil pública (art. 129, III).

6. A legislação de regência da ação civil pública garante ao Parquet a utilização desse meio processual como forma de defesa do patrimônio público e social, do meio ambiente ou de outros interesses difusos e coletivos e de interesses individuais homogêneos.

7. No caso, é cabível o ajuizamento da ação civil pública, porque o que se busca é a defesa de interesses difusos, considerando-se que a tutela pretendida é indivisível, pois visa atingir a um número indeterminado de pessoas, bem como a garantia do fiel cumprimento de serviço público de manutenção de estrada que, nos termos postos na inicial e no acórdão recorrido, se encontra em situação caótica, em parte pela vacilante atuação da União quando da edição da MP 82/02 e posterior veto do projeto de conversão.

8. Recurso especial não conhecido.(REsp 963.939/RS, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, SEGUNDA TURMA, julgado em 27/05/2008, DJe 06/06/2008) – grifo nosso.

No mesmo sentido o STF:

EMENTA: RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL. LEGITIMIDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA PROMOVER AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM DEFESA DOS INTERESSES DIFUSOS, COLETIVOS E HOMOGÊNEOS.

1. A Constituição Federal confere relevo ao Ministério Público como instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis (CF, art. 127).

2.Por isso mesmo detém o Ministério Público capacidade postulatória, não só para a abertura do inquérito civil, da ação penal pública e da ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente, mas também de outros interesses difusos e coletivos (CF, art. 129, I e III).

3. Interesses difusos são aqueles que abrangem número indeterminado de pessoas unidas pelas mesmas circunstâncias de fato e coletivos aqueles pertencentes a grupos, categorias ou classes de pessoas determináveis, ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base.

3.1. A indeterminidade é a característica fundamental dos interesses difusos e a determinidade a daqueles interesses que envolvem os coletivos.

4.Direitos ou interesses homogêneos são os que têm a mesma origem comum (art. 81, III, da Lei n 8.078, de 11 de setembro de 1990), constituindo-se em subespécie de direitos coletivos.

4.1. Quer se afirme interesses coletivos ou particularmente interesses homogêneos,

stricto sensu, ambos estão cingidos a uma mesma base jurídica, sendo coletivos, explicitamente dizendo, porque são relativos a grupos, categorias ou classes de pessoas, que conquanto digam respeito às pessoas isoladamente, não se classificam como direitos individuais para o fim de ser vedada a sua defesa em ação civil pública, porque sua concepção finalística destina-se à proteção desses grupos, categorias ou classe de pessoas.

5. As chamadas mensalidades escolares, quando abusivas ou ilegais, podem ser impugnadas por via de ação civil pública, a requerimento do Órgão do Ministério Público, pois ainda que sejam interesses homogêneos de origem comum, são subespécies de interesses coletivos, tutelados pelo Estado por esse meio processual como dispõe o artigo 129, inciso III, da Constituição Federal.

5.1.Cuidando-se de tema ligado à educação, amparada constitucionalmente como dever do Estado e obrigação de todos (CF, art. 205), está o Ministério Público investido da capacidade postulatória, patente a legitimidade ad causam,

quando o bem que se busca resguardar se insere na órbita dos interesses coletivos, em segmento de extrema delicadeza e de conteúdo social tal que, acima de tudo, recomenda-se o abrigo estatal.

Recurso extraordinário conhecido e provido para, afastada a alegada ilegitimidade do Ministério Público, com vistas à defesa dos interesses de uma coletividade, determinar a remessa dos autos ao Tribunal de origem, para prosseguir no julgamento da ação". (Recurso Extraordinário 163231/SP, Unânime, Relator Ministro Mauricio Correia, julgado em 26.02.1997, publicado no DJ de 29.06.2001, página 00055).

Neste sentido e para a defesa dos direitos e interesses relacionados a toda uma coletividade, o Ministério Público Federal tem como instrumento para materializar essa atribuição/dever constitucional o manejo da Ação Civil Pública, consoante o art. 129, III, da CF/88 e Lei Nº. 7.347/85.

IV – DA LEGITIMIDADE PASSIVA:

A ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. e a responsável direta pelos fatos ocorridos e pela exploração do serviço público. Por isso, sem maiores delongas, deve fazer parte do pólo passivo.

No caso, o interesse da União decorre do disposto no art. 21, inciso XII, "d" da Constituição Federal, o qual lhe confere a titularidade da exploração do serviço de transporte ferroviário que transpõe os limites de Estado, fronteiras ou portos, que é o caso.

Art. 21. Compete à União:

(...)
XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
(...)

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

(...)

Com efeito, a Rede Ferroviária Federal - RFFSA e sua controladora foram incluídas no Programa Nacional de Desestatização por meio do Decreto nº 473, de 10 de março de 1992.

Durante a execução do programa, houve a divisão da RFFSA em seis malhas regionais, sendo que os serviços de transporte ferroviário referentes à malha sul, com a privatização, foram concedidos à empresa ALL – América Latina Logística S/A (novo nome do consórcio Sul Atlântico), ora demandada, consoante se verifica no contrato de concessão de fls. 339/359 dos autos do procedimento 1.33.005.000236/2013-22.

No entanto, apesar de terem sido concedidos os serviços de transporte ferroviário ao setor privado, tem ainda a UNIÃO a responsabilidade pelos danos que eventualmente tenham ocorrido e venham a ocorrer em decorrência dessa atividade, uma vez que permanece a sua competência, conforme estabelece a Constituição Federal em seu artigo 21, XII, "d", em explorar os serviços de transporte ferroviário, ainda que indiretamente, mediante autorização, concessão ou permissão.

No tocante ao IBAMA é de se ressaltar que, na condição de órgão ambiental responsável pelo licenciamento e pela fiscalização, quedou-se omisso frente a um grave problema social, inclusive com reflexos em questão de segurança que ainda persistem, até porque foram vários acidentes que ocorreram no mesmo local. Pelo que se tem conhecimento, apesar de todo o tempo decorrido, o IBAMA sequer conseguiu encaminhar corretamente qualquer notificação em face da ALL ou exigir que medidas sejam tomadas para que os fatos não se repitam ou, quiça, ter aplicado qualquer penalidade em face da ALL.

De qualquer sorte, é plenamente aplicável o ensinamento doutrinário a seguir transcrito, que sintetiza o grau de responsabilidade do poder público quanto aos serviços públicos, principalmente no que tange à sua fiscalização. Vejamos:

> "O Poder Público poderá sempre figurar no pólo passivo de qualquer demanda dirigida à reparação do bem coletivo violado: se ele não for responsável por ter ocasionado diretamente o dano, através de um de seus agentes, o será ao menos solidariamente, por omissão no dever que é só seu de fiscalizar e impedir que tais danos aconteçam". (NELSON NERY JUNIOR. Responsabilidade civil por dano ecológico e a ação civil pública. RDP/76, p. 130).

V - DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL:

Trata-se de feito com interesse federal evidenciado não apenas pela presença, no pólo ativo, deste Ministério Público, mas, igualmente, pelo fato de a União e o IBAMA, que é uma autarquia federal, serem apontados como demandados e de envolver irregularidades praticadas por concessionária de serviço público de titularidade da União.

Aplica-se, desta forma o preceito constitucional insculpido no art.109, I, da CF/88, *in verbis*:

> *"Art. 109 – Aos juizes federais compete processar e julgar:*
> *I – As causas em que a União, entidade autarquia ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou opoentes, exceto as de falência, as de acidente de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho."*

Importante registrarmos decisão prolatada pela Terceira Turma do Egrégio Tribunal Regional Federal da 4ª Região versando sobre a competência da Justiça Federal:

> *"PROCESSO CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LEGITIMIDADE DO MPF. Se a ação proposta pelo MPF está incluída dentro de suas atribuições, prevista na CF/88 e na LC nº 75/93, como é o caso dos autos, basta este fato para legitimar o Parquet Federal para a causa e, conseqüentemente, a Justiça Federal é a competente para o processo e julgamento do feito. Precedentes da jurisprudência. Apelação conhecida e provida." (TRF4, 3ª Turma, Apelação Cível nº 2001.04.01.065054-8/SC, Relator Juiz Carlos Eduardo TF Lenz, data da decisão: 26/03/02, DJU 25/04/02).*

VI - DO DIREITO/FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA:

A empresa América Logística – ALL firmou com a União o Contrato de Concessão, em 27 de fevereiro de 1997, para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na malha sul, pelo período de 30 anos.

A Constituição Federal assim dispõe:

> Art. 21. Compete à União:
>
> (...)
>
> XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
>
> (...)
>
> d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

O Regulamento dos Transportes Ferroviários, consubstanciado no Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996 (fs. 360/364 dos autos do procedimento 1.33.005.000236/2013-22), estabelece:

> CAPÍTULOIV
> DA SEGURANÇA
>
> Art. 54. A Administração Ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa, destinadas a:
>
> I - preservar o patrimônio da empresa;
>
> II - garantir a regularidade e normalidade do tráfego;
>
> **III - garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;**
>
> **IV - prevenir acidentes;**
>
> V - garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
>
> VI - garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário

Por sua vez, o Contrato de Concessão de fls.339/359 dos autos do procedimento 1.33.005.000236/2013-22, supracitado, dispõe:

> 9.1 – DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA
>
> (...)
>
> III) Manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço adequado/
>
> (IV)Manter pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, legalmente

> habilitado e em número suficiente para a prestação do serviço adequado;
>
> (...)
>
> V) **Adotar as medidas necessárias e adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento, observada a legislação aplicável e as recomendações da CONCEDENTE específicas para o setor de transporte ferroviário;**
>
> (...)
>
> (VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;
>
> IX) Cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia;
>
> (...)
>
> (XXIII) **Manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor**
>
> (...)
>
> (XXXI) **Cumprir e fazer cumprir o Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.**

Desta feita, conforme se verifica, ao não tomar as medidas necessárias para evitar novos acidentes, causando danos ao meio ambiente e a segurança da pessoas, a empresa ALL infringiu o art. 54 do Regulamento dos Transportes Ferroviários, consubstanciado no Decreto nº 1.832, bem como a Cláusula 9.1, itens V, XXIII e XXXI do Contrato de Concessão.

Quanto à responsabilidade conjunta da empresa-ré, concessionária que explora economicamente a linha férrea, ela pode ser extraída da redação dos arts. 6º, § 1º, 7º, I e 31, I, da Lei n.º 8.987/95, que versa sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos (previsto no art. 175 da Carta Magna), como se vê:

> Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.
>
> § 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.
>
> Art. 7º. Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:
>
> I - receber serviço adequado;

Art. 31. Incumbe à concessionária:
I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

Por outro viés, o comando constitucional é cristalino quanto à necessidade de proteção ao meio ambienteao ao adotar, dentre outras regras protetivas, a diretriz do poluidor/pagador e do princípio da precaução, devendo o empreendedor e os órgãos pubicos licenciadores promoverem o adequado licenciamento ambiental de obra potencialmente poluidora e, depois, a adequada operação da atividade licenciada, em consonância com as condicionantes ambientais prevista no licenciamento ambiental..

A começar o art. 225, ***caput***, da CF/88, estabeleceu que:

"Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações".

(....)

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

Acerca do assunto também é importante buscar subsídio na Lei da Política Nacional do Meio Ambiente – Lei nº 6.938/81, que trouxe em seu bojo importante regras, inclusive estabeleceu diretrizes sobre o tema **poluição**, senão vejamos:

Art. 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas;

II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente;

III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;

c) afetem desfavoravelmente a biota;

d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente;

e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

IV - poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável,

direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental;

V - recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora (Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989)

Para interpretação do conceito de poluição nos valemos também dos ensinamentos do Prof. Dr. Paulo Affonso Leme Machado, o qual consigna que:

> *"No conceito são protegidos o homem e sua comunidade, o patrimônio público e privado, o lazer e o desenvolvimento econômico através das diferentes atividades (alínea b), a flora e a fauna (biota), a paisagem e os monumentos naturais, inclusive, os arredores naturais desses monumentos – que encontram também proteção constitucional – arts. 216 e 225 da Constituição Federal de 1988.*
>
> *(...)*
>
> *Em último lugar considera-se como poluição o lançamento de materiais ou de energia com inobservância das padrões ambientais estabelecidos. Essa colocação topográfica da alínea é importante: pode haver poluição ainda que se observem os padrões ambientais. A desobediência aos padrões constitui ato poluidor, mas pode ocorrer que, mesmo com a observância dos mesmos, ocorram os danos previstos nas quatro alíneas anteriores, o que, também, caracteriza a poluição com a implicação jurídica daí decorrente". (In: Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 7ª ed., 1999, pp. 419 e 420).*

Sobre o assunto de licenciamento ambiental e controle da poluição/degradação ambiental, colha-se, mais uma vez, os dizeres do renomado jurista Prof. Paulo Affonso Leme Machado:

> *"O Poder Público deve exigir o emprego de tecnologia disponível – pelo menos no mercado brasileiro – para prevenir a poluição. Esse dever está inserido na Constituição Federal em dois artigos fundamentalmente: no art. 225, caput, quando é afirmado que 'todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado' e no art. 170, caput, quando diz: 'a ordem econômica .... tem por fim assegurar a todos a existência digna... observados os seguintes princípios: VI – a defesa do meio ambiente".*
>
> *Importa que a tecnologia empregada não possa causar prejuízo ao homem e a seu ambiente, não cabendo, contudo, ao Poder Público indicar este ou aquele equipamento antipoluidor.*
>
> *Deixando o Poder Público de cumprir seu dever (art. 225, V, da CF: 'controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco de vida, para a qualidade de vida e o meio ambiente", cabe a propositura de ação popular, para anular a autorização e/ou licença outorgada ou interposição de ação civil pública, visando ao cumprimento da obrigação de fazer, isto é, de instalar e operar equipamentos contra a poluição.(In: Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 7ª ed., 1999, p. 51).*

Desta maneira, em se verificando que a operação da atividade levada a

termo pela ALL tem causado reiterados acidentes com prejuízo ao meio ambiente e, ante a inércia do IBAMA que é o órgão licenciador, outra medida não se vislumbra senão a judicialização da matéria, também só a ótica da proteção do meio ambiente, além das questões relacionadas a inadequada operação do serviço público concedido.

VII - DO DANO MORAL COLETIVO:

No caso, um grupo indeterminado de pessoas sentiu o abalo psicológico, a sensação de angústia, desprezo, infelicidade ou impotência em razão da violação (ou ameaça) de direitos fundamentais pela empresa-ré, já citados, tais quais, à segurança, à integridade física (vida), e a lesão ao meio ambiente.

Além disso, por se depararem com a impunidade da ré diante da fiscalização do Estado, vem a constatação, por essas pessoas, de que a empresa-ré coloca-se acima da lei, agindo com total descaso em relação aos seus direitos fundamentais.

Ainda, constata-se o fato de que a tutela individual, em casos como esse, não consegue suprir e resguardar, com efetividade, a ordem jurídica, reparar os prejuízos havidos, tampouco desestimular novas práticas negligentes.

Por todos esses motivos, portanto, deve haver a condenação por danos morais coletivos, sobretudo em razão do caráter pedagógico da medida, que é uma das principais funções do instituto.

Desse modo, não há dúvida que houve uma uma agressão social injustificada que deve ser fortemente combatida.

Inicialmente, é importante deixar claro que o *dano moral coletivo* está consagrado expressamente no ordenamento jurídico brasileiro, mormente, na Lei nº 7.347/85 e na Lei nº 8.078/90, como se vê, respectivamente:

> Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:
>
> IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo
>
> Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

Outrossim, o art. 5º, V, da Constituição Federal, a norma hierarquicamente superior que trata do instituto da reparação do dano moral na legislação pátria, não faz qualquer ressalva em relação à reparação do dano moral causado pela simples indeterminação da pessoa lesionada, não cabendo, assim, que se faça uma interpretação restritiva.

Esclarecido isso, tem-se que o dano moral coletivo, segundo Tiago de Xisto Medeiros, consubstancia-se em uma lesão na esfera moral de uma comunidade, isto é, a violação de valores coletivos, atingidos injustificadamente do ponto de vista jurídico. A idéia e o reconhecimento do dano moral coletivo (*lato sensu*), bem como a necessidade de sua reparação, constituem mais uma evolução nos contínuos desdobramentos do sistema da responsabilidade civil, significando a ampliação do dano extrapatrimonial para um conceito não restrito ao mero sofrimento ou à dor pessoal, porém extensivo à toda modificação desvaliosa do espírito coletivo, ou seja, a qualquer ofensa aos valores fundamentais compartilhados pela coletividade, e que refletem o alcance da dignidade dos seus membros. [1]

Carlos Alberto Bittar Filho conceitua, por sua vez, o dano moral coletivo como "injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos." Em seguida, esclarece: "Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico"

No que diz respeito à função da condenação, o referido autor sustenta ser necessária utilização sobretudo "da técnica do valor de desestímulo, a fim de que se evitem novas violações aos valores coletivos, a exemplo do que se dá em tema de dano moral

1(MEDEIROS, Xisto Tiago de. **Dano moral coletivo**, São Paulo, LTr, 2004. P. 126).

individual; em outras palavras, o montante da condenação deve ter dupla função: compensatória para a coletividade e punitiva para o ofensor. [2]

É importante registrar que o STJ, apesar de num primeiro momento não ter aceitado a figura jurídica em tela, passa hodiernamente não apenas a reconhecer-lhe existência, como também a assinalar que a prova de sua ocorrência é dispensável, pois a lesão a valores protegidos pelo ordenamento é em muitos casos facilmente perceptível, estando ligada de forma automática à conduta ilegal. É o próprio STJ quem relata o fato em seu sítio eletrônico, em matéria especial de 17/06/2012 (ver íntegra em www.stj.jus.br).

> ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. OMISSÃO INEXISTENTE. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. CONDENAÇÃO A DANO EXTRAPATRIMONIAL OU DANO MORAL COLETIVO. POSSIBILIDADE. PRINCÍPIO IN DUBIO PRO NATURA. 1. Não há violação do art. 535 do CPC quando a prestação jurisdicional é dada na medida da pretensão deduzida, com enfrentamento e resolução das questões abordadas no recurso. **2. A Segunda Turma recentemente pronunciou-se no sentido de que, ainda que de forma reflexa, a degradação ao meio ambiente dá ensejo ao dano moral coletivo.** 3. Haveria contra sensu jurídico na admissão de ressarcimento por lesão a dano moral individual sem que se pudesse dar à coletividade o mesmo tratamento, afinal, se a honra de cada um dos indivíduos deste mesmo grupo é afetada, os danos são passíveis de indenização. 4. As normas ambientais devem atender aos fins sociais a que se destinam, ou seja, necessária a interpretação e a integração de acordo com o princípio hermenêutico in dubio pro natura. Recurso especial improvido.(STJ - REsp: 1367923 RJ 2011/0086453-6, Relator: Ministro HUMBERTO MARTINS, Data de Julgamento: 27/08/2013, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 06/09/2013) grifo nosso.

No Tribunal Regional Federal da 4ª Região, o cabimento de condenação em dano moral coletivo também é questão pacífica atualmente, senão vejamos:

> **EMENTA:** PROCESSO CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. AMPLIAÇÃO SUBJETIVA DA DEMANDA. ESTABILIDADE. CERCEAMENTO DE DEFESA. NÃO VERIFICAÇÃO. DANO MORAL COLETIVO. MORTE DE INDÍGENA. ABALO NA COMUNIDADE. RESPONSABILIDADE DO PODER PÚBLICO. PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS. OMISSÃO. 1. Inexiste indevida ampliação subjetiva da demanda, no comando sentencial, quando o magistrado apenas impõe o efetivo acompanhamento, por autarquia federal atribuída, do cumprimento das obrigações de fazer a serem custeadas pelo demandado. 2. Não há ofensa ao princípio da estabilidade da demanda quando o juízo singular, ao sentenciar, acolhe, ainda que

2 **Dano moral coletivo no atual contexto brasileiro.** *Revista de Direito do Consumidor* n. 12. São Paulo, Revista dos Tribunais, out-dez, 1994, p. 55.

> parcialmente, os pedidos veiculados na petição inicial e especificados em alegações finais, em acordo com a prova técnica produzida. Ademais, havendo ampla participação dialética na colheita de provas, impertinente se apresenta a alegação de cerceamento de defesa. 3. Quando o material retratado nas provas carreadas aos autos dá conta da existência de evento danoso e da participação culposa, da entidade pública requerida, nos danos apontados (omissão culposa e nexo causal), viável se apresenta a responsabilização por danos morais coletivos (na espécie, dano causado a comunidade indígena específica). 4. Apelações e remessa oficial improvidas. (TRF4, APELREEX 5038059-77.2011.404.7100, Terceira Turma, Relator p/ Acórdão Fernando Quadros da Silva, D.E. 12/12/2012)

Ainda no que tange à condenação em dano moral coletivo no âmbito do TRF4, vale ser citado precedente envolvendo especificamente concessionária de serviço público:

> (...) Danos morais coletivos O pedido de condenação da Brasil Telecom S.A. ao pagamento de indenização a título de dano moral coletivo merece ser provido.
> Com efeito, ao desenvolver atividade de telefonia com descuro à legislação de regência e com frustração à meta de universalização do serviço de telefonia fixa comutada prestado no regime público, a ré produziu lesão coletiva a direitos do consumidor. E, tal conduta caracteriza dano moral coletivo que merece ser reprimido, especialmente pelo aspecto pedagógico e como forma de se evitar que tais situações venham a se repetir no futuro.(...) (TRF4, AC 5007631-88.2011.404.7205, Terceira Turma, Relator p/ Acórdão Carlos Eduardo Thompson Flores Lenz, D.E. 19/07/2013) .

Sendo assim, tendo em vista a grave violação da ordem jurídica perpetrada pela empresa-ré, os graves danos sociais e ambientais causados, a ineficácia da tutela individual e o caráter pedagógico que o caso exige, é imperativa a condenação da empresa ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em danos morais coletivos, levando em conta, sobretudo: a equidade, o bom senso, o princípio pedagógico, a extensão, a natureza, a gravidade, a repercussão da ofensa e a situação econômica do infrator.

VIII - DA NECESSIDADE DA CONCESSÃO DA LIMINAR:

Tratando-se de obrigação de fazer ou não-fazer, mister invocar os dispositivos abaixo:

> "Art. 461. Na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou, se procedente o pedido,

determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do adimplemento. (Redação dada pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)

(...)

§ 3º Sendo relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final, é lícito ao juiz conceder a tutela liminarmente ou mediante justificação prévia, citado o réu. A medida liminar poderá ser revogada ou modificada, a qualquer tempo, em decisão fundamentada. (Incluído pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)

§ 4º O juiz poderá, na hipótese do parágrafo anterior ou na sentença, impor multa diária ao réu, independentemente de pedido do autor, se for suficiente ou compatível com a obrigação, fixando-lhe prazo razoável para o cumprimento do preceito. (Incluído pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)".

Resta claro *in casu* a prova inequívoca, consubstanciada nas cópias do ICP nº 1.33.005.000236/2013-22, que instruem a presente inicial, além da verossimilhança da alegação. As questões de fato estão exaustivamente provadas, além de serem públicas e notórias, assim como a fundamentação constitucional e legal referida dá sustentáculo aos pedidos.

A aparência do bom direito, salvo melhor juízo, está comprovada pela documentação acostada aos autos, as quais demonstram a) que, a qualquer momento, novo acidente com descarrilamento de vagões e derramamento de material pode ocorrer novamente na Área de Preservação Ambiental no Município de São Bento do Sul/SC, com reflexos sérios ao meio ambiente; b) que não estão sendo observadas, dentre uma série de outras questões, as formalidades legais referentes a segurança e manutenção da linha férrea.

O perigo da demora, na mesma esteira, está mais do que evidente, diante dos diversos acidentes que têm ocorrido na ferrovia, em razão da inadequação das condições de segurança atualmente encontradas no local, causando grave risco de dano ao meio ambiente e à vida e à saúde da população, fazendo surgir a necessidade de uma resposta urgente e imediata do Poder Judiciário.

Válido, ainda, é fazermos referência aos novos conceitos e diretrizes aplicados ao direito processual civil, que empreendem um caráter moderno da Ação Civil

Pública, eis que a inovadora doutrina e a jurisprudência têm firmado o entendimento que o Juiz atua nas Ações que visam a defesa da coletividade (direitos difusos – o ora em discussão, por se tratar de meio ambiente; coletivos e individuais homogêneos indisponíveis) com ampla discricionariedade. Porém, é evidente, dentro da prudência, razoabilidade e racionalidade, a fim de não afastar e não ferir o princípio da imparcialidade, princípio informador de fundamental importância para a garantia da prestação jurisdicional.

Nesta linha de raciocínio, e alicerçado em outras grandes expressões do direito processual brasileiro, descreve, em feliz síntese, MANCUSO que:

> *"Um interessante contraponto, evidenciador do caráter moderno da ação civil pública, reside na comparação que se pode fazer entre o art. 128 do CPC (consagrador do princípio da proibição da justiça ex officio) e o disposto no art. 11 da Lei 7.347/85, autorizando o juiz a aplicar a astreinte) – multa diária – independentemente de requerimento do autor". E sendo o sistema processual do Código de Defesa do Consumidor aplicável à ação civil pública (cf. 117 desse Código), o juiz desta última poderá, tanto na obtenção da prestação específica como para seu eventual sucedâneo, "determinar as medidas necessárias, tais como busca e apreensão, remoção de coisas e pessoas, desfazimento de obra, impedimento de atividade nociva, além de requisição de força policial" (parágrafo 5º. do art. 84). V. parágrafo 5º. do art. 461 do CPC, acrescentado pela Lei "8.952/94". (in: MANCUSO, Rodolfo de Camargo. Ação Civil Pública: em defesa do meio ambiente, do patrimônio cultural e dos consumidores. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001, p. 87).*

IX - DO PEDIDO LIMINAR:

Em face do exposto, e pelo que mais que consta da farta documentação anexa, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL requer a Vossa Excelência, com fundamento no art. 12 da Lei Nº 7.347/85 c/c o art. 273, do Código de Processo Civil – ***ANTECIPAÇÃO DE TUTELA*** -, assim como no poder geral de cautela deferido ao Juiz pelos arts. 798 e 799, também do Código de Processo Civil, **obedecendo-se o art. 2º., da Lei 8.437/92,** a expedição de MANDADO LIMINAR, determinando-se:

01. Que a demandada ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., num prazo de 10 (dez) dias, tome todas as medidas necessárias para evitar novos

acidentes no local dos fatos específicos - Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, trazendo prova nos autos, sob pena de multa diária no valor de R$ 1.000,00 (um mil) reais e multa de R$ 100.000,00 (cem mil) reais em caso de cado novo acidente que venha a ocorrer no mesmo local;

02. Que em 15 (quinze) dias o IBAMA realize nova (primeira) vistoria na linha férrea do local dos fatos específicos em que ocorreram os reiterados acidentes - Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, e no prazo de 30 (trinta) dias, realize vistoria em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC e indique, mediante laudo de equipe técnica, a situação atual da operação da linha férrea por parte da ALL, inclusive e principalmente para esclarecer se o licenciamento ambiental e as condicionantes previstas no mesmo estão sendo devidamente respeitados, bem como para informar se aplicou alguma penalidade/multa administrativa em relação aos fatos específicos, parte do objeto da presente Ação Civil Pública.

03. Que em 60 (sessenta) dias os demandados sejam obrigados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, a patrocinarem um diagnóstico, por meio de equipe técnica habilitada, em que fiquem minudentemente demonstradas todas as inadequações e irregularidades da operação da linha férrea especificamente na Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, localidade em que ocorreram reiterados acidentes, bem como em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC, principalmente no que tange à questão de segurança e proteção do meio ambiente, indicando as medidas adequadas e suficientes para a solução de tais problemas;

04. Após tal prazo, sejam os demandados obrigados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, num prazo de 120 (cento e vinte) dias ou em outro prazo a ser definido pelo prudente arbítrio de Vossa Excelência, a promoverem as medidas tendentes à solução dos problemas e inadequações apontados no diagnóstico pleiteado no pedido anterior.

05. Em caso de descumprimento da ordem judicial, requer-se ainda, com supedâneo no art. 12, parágrafo 2º, da Lei nº 7.347/85, a cominação de multa diária em valor a ser estipulado pelo prudente arbítrio de Vossa Excelência, sendo que em relação ao pedido de nº 01 este Parquet Federal indicou valores a título de sugestão, para apreciação desse MM. Juízo Federal .

X - DOS PEDIDOS PROCESSUAIS E DO PEDIDO FINAL:

Após a confirmação do requerido na Liminar, requer-se:

01. A citação dos demandados para responderem a presente ação, com as advertências de praxe (em caso de revelia), e para produzirem a prova que quiserem, na forma do pedido abaixo especificado.

02. A notificação do Município de São Bento do Sul/SC e Corupá/SC para, se tiverem interesse, virem compor o pólo ativo do feito.

03. A condenação definitiva de ambos os demandados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, nas obrigações de fazer consistentes na realização de estudo técnico e na posterior implantação das medidas cabíveis no que tange à questão de segurança e proteção do meio ambiente nos termos dos pedidos liminares 2 e 3, para solucionar as inadequações e irregularidades da operação da linha férrea especificamente na Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, localidade em que ocorreram reiterados acidentes, bem como em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC.

04. A condenação definitiva da empresa ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em obrigação de fazer consistente em manter em condição adequada de segurança e trafegabilidade, conforme os requisitos e cláusulas estabelecidas nos contratos de concessão e na legislação pertinente toda a infraestrutura e a superestrutura da via permanente/linhas férreas, por ela operada e a ela concedida, cujos trechos situem-se dentro dos limites territoriais da Subseção Judiciária da Justiça Federal de Jaraguá do

Sul, principalmente no trecho ferroviário da Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, local em que ocorreram reiterados acidentes. Da mesma forma, e na mesma área acima referida, também seja condenada a operar em condições de adequada segurança ambiental, de acordo com o licenciamento ambiental e as normas ambientais vigentes.

05. A condenação da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em danos morais coletivos, em valor a ser arbitrado por Vossa Excelência no valor que este Juízo entender de direito, não inferior a R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), valor esta a ser revertido em favor de obras de cunho social para a comunidade que foi diretamente afetada pelas ilegalidades e arbitrariedades, a serem escolhidas no momento da execução da sentença ou, alternativamente, que tal valor seja revertido ao Fundo próprio de que trata o art. 13 da Lei Nº. 7.347/85..

06. A condenação do IBAMA para que realize de forma adequada e constante a fiscalização do empreendimento licenciado, para fins de verificar se as condicionantes ambientas estão sendo cumpridas e, em caso de serem observadas irregularidades/ilegalidades, para que tome as medidas administrativas cabíveis e necessárias ao caso.

07. A condenação da União para que realize de forma adequada e constante a fiscalização do contrato de concessão e, em caso de a concessionária ré não cumprir as determinações/obrigações a ela impostas, seja decretada a caducidade da concessão, retomando o serviço, na forma do artigo 38, caput e parágrafos da Lei 8.987/95;

08. A condenação, em caso de descumprimento das obrigações contidas no provimento final, com fulcro no art. 11, da Lei No. 7.347/85, em multa a ser fixada pelo prudente arbítrio desse MM. Juízo Federal.

09. Por fim, requer-se a condenação dos demandados ao pagamento das custas processuais e do ônus da sucumbência.

10. Protesta-se, derradeiramente, pela produção de todo o gênero de provas admitidas em direito, especialmente a testemunhal, a pericial e inspeção judicial, que desde já se requer.

Dá-se à causa o valor de R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Jaraguá do Sul/SC, 10 de setembro de 2014.

CLAUDIO VALENTIM CRISTANI
Procurador da República

NOT. TEC. 02001.001642/2014-55 COTRA/IBAMA

Brasília, 17 de setembro de 2014

Assunto: ALL Malha Sul – Acidentes ferroviários APA Rio vermelho: elaboração de subsídios técnicos à PFE/IBAMA/SC referentes à Ação Civil Pública nº 1.33.011.000236/2013-22 – Procuradoria da República em Jaraguá do Sul.

Origem: Coordenação de Transporte

Ementa: ALL Malha Sul – Acidentes ferroviários APA Rio vermelho: elaboração de subsídios técnicos à PFE/IBAMA/SC referentes à Ação Civil Pública nº 1.33.011.000236/2013-22 – Procuradoria da República em Jaraguá do Sul. Processo nº 02017.003534/2000-42.

INTRODUÇÃO

No âmbito do processo de licenciamento ambiental da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. (nº 02017.003534/2000-42), em 15/09/2014 foi encaminhado a esta equipe técnica *e-mail* da Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA/SC – PFE/IBAMA/SC (cópia anexa), o qual enviou Parecer elaborado pela Procuradoria da República em Jaraguá do Sul, e demais documentos referentes à Ação Civil Pública nº 1.33.011.000236/2013-22, proposta pelo Ministério Público Federal – Procuradoria da República em Jaraguá do Sulem face da ALL Malha Sul, União e Ibama.

O *e-mail* solicitou o encaminhamento de subsídios técnicos da Coordenação de Transportes – Rodovias e Ferrovias para contestação da ação.

HISTÓRICO

Esta equipe realizou consulta dos documentos referentes aos acidentes ocorridos na APA do Rio Vermelho constantes do processo de licenciamento da ALL Malha Sul, bem como dos demais documentos pertinentes, de modo a embasar a elaboração dos subsídios técnicos solicitados.

Em 04/10/2006 foi emitida a LO nº 559/2006, referente à regularização da operação da ALL nos Estados do Paraná e de Santa Catarina. Dentre outros Programas Ambientais, foi solicitada a apresentação de um Programa de Gerenciamento de Riscos – PGR e de um Plano de Ação de Emergências – PAE para a malha ferroviária nesses Estados.

Em 17/11/2010 foi finalizado o Parecer Técnico nº 192/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, elaborado com vistas à Renovação da Licença de Operação

nº 559/2006.

Em 25/11/2010 foi emitida a Renovação da Licença de Operação nº 559/2006, a qual manteve a obrigatoriedade de execução do Programa de Gerenciamento de Riscos - PGR e do Plano de Ação de Emergência - PAE, os quais deveriam ser readequados conforme disposto no Parecer Técnico nº 192/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.

Em 07/08/2012 por meio da Carta nº 452/2012, a ALL encaminhou o relatório de acidente ferroviário ocorrido em 19/07/2012, no km 119+500, no Município de São Bento do Sul.

Em 11/09/2012 por meio da Carta nº 552/2012, a ALL encaminhou o relatório de acidente ferroviário ocorrido em 31/08/2012, no km 127+175, no Município de São Bento do Sul.

Em 28/03/2013, foi finalizado o Parecer Técnico nº 4056/2013 que apresenta a análise do atendimento das condicionantes com vistas a Renovação da Licença de Operação nº 559/2006.

Em 04/09/2013, por meio do Ofício nº 267/2013/PRM/JGR/GAB o Ministério Público Federal, Procuradoria da República em Jaraguá do Sul, solicita informações sobre a recuperação de dano decorrente de acidente ambiental ocorrido na APA do Rio Vermelho.

Em 25/11/2013 por meio da Carta nº 572/2013, a ALL encaminhou o relatório de acidente ferroviário ocorrido em 22/09/2013, no km 129+600, no Município de São Bento do Sul.

Em 13/12/2013, por meio do MEM. 021612/2013, foi encaminhada a CGMA o Ofício nº 267/2013/PRM/JGR/GAB para resposta a Procuradoria.

Em 13/12/2013, por meio do Ofício 02001.015245/2013-80 DILIC/IBAMA, o Ibama informa que as informações solicitadas foram encaminhadas à Coordenação de Emergências Ambientais - CGEMA da Diretoria de Proteção Ambiental - DIPRO, para prestação dos esclarecimentos solicitados.

ANÁLISE

Os subsídios técnicos/informações solicitados pela PFE/IBAMA/SCencontram-se elencados e seguem abaixo respondidos.

1. Se foi dada autorização pelo IBAMA para a realização de transporte e descarregamento de cargas pela ALL, na localidade indicada na inicial da ACP.

Considerando que os empreendimentos ferroviários constituem-se tanto das estruturas físicas quanto do transporte de cargas associado, os quais são licenciados como um todo, quando a Licença de Operação nº 559/2006 foi emitida, foi regularizada a operação da malha ferroviária concedida à ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A. nos Estados do Paraná e Santa Catarina, malha essa que contempla *"a via férrea principal, os pátios de cruzamento, os pátios de formação de composições e os pontos de carregamento, os ramais ferroviários e o transporte de cargas associado"*, conforme consta do *caput* da referida licença.

2. Se existe procedimento de licenciamento ambiental pelo Ibama para a exploração da ferrovia no trecho destacado na ação judicial.

A Licença de Operação nº 559/2006, autoriza a operação da malha ferroviária concedida à ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A. nos Estados do Paraná e Santa Catarina, contemplando portanto o trecho em questão.

Em relação ao atendimento das condicionantes do licenciamento ambiental por parte da ALL, informamos que, de acordo com o Parecer Técnico nº 4056/2013, as condicionantes da Licença de Operação nº 559/2006 (Renovação), estão sendo atendidas, apesar da necessidade de ajustes em alguns Programas Ambientais. O referido Parecer pode ser visualizado no sítio do IBAMA http://www.ibama.gov.br/licenciamento/, na aba consulta/empreendimentos, através da busca pelos documentos do processo nº 02017.003534/2000-42.

3. Se o Ibama tomou medidas contra ALL, tais quais realização de fiscalização in loco, aplicação de multas e outras providências assemelhadas, para evitar que os acidentes relatados pela DD. MPF, continuassem ocorrendo na área indicada na inicial da ACP.

Esclarecemos que setor competente quanto a realização de fiscalização, aplicação de multas e outras providências relacionados a acidentes ambientais é a Diretoria de Proteção Ambiental, -DIPRO e a Coordenação de Emergências Ambientais - CGEMA da referida Diretoria, portanto recomendamos que tais informações sejam solicitadas a ela.

4. Outros esclarecimentos que forem considerados importantes para o esclarecimento dos fatos,

Esta Nota Técnica foi elaborada com o detalhamento necessário para a contestação da Ação Civil Pública.

À consideração superior.

Larissa Carolina Amorim dos Santos
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

Paloma Galvao Fernandes
Analista Ambiental da COTRA/IBAMA

De acordo. Encaminhe-se para as providências necessárias.

TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenador da COTRA/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4567 ASS.

DESPACHO 02001.024321/2014-29 COTRA/IBAMA

Brasília, 17 de setembro de 2014

Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis

Assunto: **ALL - Malha Sul. ACP nº 1.33.011.000236/2013-22**

Em atendimento à solicitação, via e-mail, da Procuradoria Federal Especializada do Ibama, referente à Ação Civil Pública nº 5008250-98.2014.404.7209/SC, ajuizada pelo Ministério Público Federal em face da ALL, União e Ibama, referente à Malha Sul ferroviária sob concessão da empresa, encaminho, anexa, Nota Técnica nº 02001.001642/2014-55 COTRA/IBAMA com os subsídios técnicos desta Coordenação para contestação da Ação, para conhecimento e providências.

Tatiana Veil
TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora da COTRA/IBAMA

De acordo,
em 18.9.2014

Vinicius Leite Cabral de Melo
Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

À Analista Larissa,
para anexar aos autos do processo.
18/9/14
Tatiana Veil
Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Data: 17-09-2014 [11:57:17]
De: Tatiana.Souza@ibama.gov.br
Para: dilic.sede@ibama.gov.br, MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO <Marcus.Melo@ibama.gov.br>, CGTMO - SEDE <cgtmo.sede@ibama.gov.br>
Cc: henrique.pereira@agu.gov.br, pfeii.sc@agu.gov.br, ditec.ibama.sc@gmail.com
Assunto: Re: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE

Senhores,
de ordem do Sr. Coordenador-Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis, encaminho, anexa, cópia da Nota Técnica nº 02001.001642/2014-55 COTRA/IBAMA, para subsidiar a Procuradoria Federal Especializada do Ibama quanto à Contestação da Ação Civil Pública 5008250-98.2014.404.7209.
Permanecemos à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários.
Atenciosamente,
Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC
61 3316-1071
Citando dilic.sede@ibama.gov.br:

> ----- Mensagem encaminhada de Isabela Schmitt Berkenbrock <isabela.ibama@gmail.com> -----
> Data: Mon, 15 Sep 2014 15:45:55 -0300
> De: Isabela Schmitt Berkenbrock <isabela.ibama@gmail.com>
> Assunto: Re: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE
> Para: Henrique Albino Pereira <henrique.pereira@agu.gov.br>
> Cc: "PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA" <pfeii.sc@agu.gov.br>, Ditec Ibama <ditec.ibama.sc@gmail.com>, dilic.sede@ibama.gov.br
>
> Desconheço. Se for Licenciamento, será com a DILIC pois não estamos conduzindo o processo da ALL.
> Isabela
>
> Em 15 de setembro de 2014 10:30, Henrique Albino Pereira <henrique.pereira@agu.gov.br> escreveu:
>
> > Odiron, peça informação à Ditec e NLA e Dilic.
> >
> > DE: PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA
> > ENVIADA EM: sexta-feira, 12 de setembro de 2014 16:08
> > PARA: Henrique Albino Pereira
> > ASSUNTO: ENC: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE
> >
> > NLA, DILIC ou DITEC?
> >
> > DE: Sergio de Oliveira Netto
> > ENVIADA EM: sexta-feira, 12 de setembro de 2014 15:39
> > PARA: PFE-IBAMA/SC - Proc. Federal Especializada junto ao IBAMA
> > ASSUNTO: ACP 5008250-98.2014.404.7209: Ferrovia - URGENTE
> >
> > DESPACHO PSF/JVL/SJ-CONT/SECONT N.º 093/2014
> >
> > Joinville, 12 de setembro de 2014.

Ilmo. Senhor Dr.

HENRIQUE ALBINO PEREIRA

Procurador Federal

PFE do IBAMA em Santa Catarina

Av. Mauro Ramos, nº 1.113 - Ed. Nacional, Centro

CEP: 88.020-302, Florianópolis/SC

Venho, respeitosamente, solicitar informações a serem prestadas nos autos da AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5008250-98.2014.404.7209/SC (CHAVE 320443472614), MOVIDA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL EM FACE DE ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A., UNIÃO E IBAMA.

No caso, alega do DD. MPF, em síntese, que:

/"...I - DO OBJETO DA DEMANDA:/

/A presente Ação Civil Pública tem por desiderato buscar o necessário e suficiente provimento jurisdicional, inclusive com a antecipação de tutela, para garantir a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado e a adequada exploração de serviço público

concedido, em face dos riscos e danos decorrentes do transporte ferroviário de cargas, bem como compelir as rés, na medida da responsabilidade de cada uma, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via

férrea

venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às

necessidades

de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via./

/ /

/Por fim, objetiva-se a condenação da UNIÃO e do IBAMA, para que exerçam efetivamente os seus poderes-deveres, especialmente no tocante à fiscalização efetiva do serviço público concedido e a

adoção

das medidas legais e contratuais cabíves no caso de descumprimento e, da mesma maneira, para que o licenciamento ambiental e a proteção do meio ambiente sejam respeitados./

/II - DOS FATOS:/

/Em face de Procedimento Preparatório encaminhado pela 3ª Promotoria de Justiça de São Bento do Sul/SC, foi instaurado nesta Procuradoria da República Procedimento Administrativo nº 1.33.005.000236/2013-22[1], com o objetivo de apurar/

/eventuais irregularidades nos descarrilamentos de vagões da América Latina Logística, ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, na Áreade Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, com o consequente despejo de material orgânico no local./

/ /

/No dia 19 de julho de 2012 ocorreu acidente na Unidade de Conservação APA Rio Vermelho/Humbold, com descarrilamento de 27

vagões

e 8 locomotivas, sendo que cada vagão carregava 60 toneladas de farelo ou soja e cada locomotiva possuía capacidade para 5000 litros de óleo (fotos fl.15 e 17, cópia de jornais de fls. 18/22)./

/Em 01 de agosto de 2012 ocorreu novo acidente, com descarrilamento de 9 vagões, desta vez carregados com milho. (Fotos fl. 16)/

/ /

/Em 22 de setembro de 2013, um ano após os dois acidentes, ocorreu novo descarrilamento na linha férrea, sendo que duas locomotivas saíram dos trilhos, com/

/novo vazamento de óleo. (Registro de Atendimento, fl. 252/253)./

/.../

/Assim, percebe-se que os acidentes com descarrilamento de vagões têm sido frequentes no local, com sérios prejuízos ao meio ambiente, já que a empresa América/

/Latina Logística limita-se a recolher parte do material dispensado nos acidentes, deixando por conta da natureza a

recuperação./

/ /

/Embora haja a informação de que medidas mitigatórias foram adotadas pela concessionária ALL para tentar remediar os danos ao meio ambiente causados por tais acidentes, o retorno ao status quo ante é sabidamente impossível./

/ /

/Tem-se ainda que, mesmo após os três acidentes, supostamente causados pelas más condições da infraestrutura e da superestrutura da via permanente (sobretudo trilhos e dormentes), a empresa ALL não demonstrou preocupação efetiva em resolver o problema e agir a fim de evitar futuros acidentes no local./

/.../

/Nesta linha, visa esta ação além da preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado, consistente em evitar acidentes ferroviários que provoquem danos ambientais, a exemplo daqueles que ocorreram recentemente, como o derramamento de óleo ou de grãos, provocando a contaminação do solo e de corpos d'água, também/

/compelir os réus, na medida da responsabilidade de cada um,

à

adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias

para que

as condições da via férrea venham a obedecer à legislação

aplicável,

bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via, sob a efetiva fiscalização dos órgãos

públicos

envolvidos, a saber: União/ANTT e IBAMA..."/

De acordo com o MPF, o IBAMA não estaria realizando, de forma adequada, a fiscalização do empreendimento licenciado (ferrovia), porque não estaria verificando "../se as condicionantes ambientas estão sendo cumpridas e, em caso de serem observadas irregularidades/ilegalidades, para que tome as medidas administrativas cabíveis e necessárias ao caso..."/ (item 06, do tópico X - DOS

PEDIDOS

PROCESSUAIS E DO PEDIDO FINAL).

Assim, solicito sejam prestados os seguintes esclarecimentos:

1) Se foi dada autorização pelo IBAMA para a realização do transporte e descarregamento de cargas pela ALL, na localidade indicada na inicial desta ACP;

2) Se existe procedimento de licenciamento ambiental pelo IBAMA para a exploração da ferrovia no trecho destacado nesta ação judicial;

3) Se o IBAMA tomou medidas contra a ALL, tais quais realização de fiscalização /in loco/, aplicação de multas e outras providências assemelhadas, para evitar que os acidentes relatados pelo DD. MPF, continuassem ocorrendo na área indicada na inicial desta ACP;

4) Outros esclarecimentos que forem considerados importantes para o esclarecimentos dos fatos.

Tendo em vista o prazo concedido para que seja apresentada uma manifestação em juízo, solicito que estas informações (AINDA QUE PRELIMINARES - MAIS ESCLARECIMENTOS PODERÃO SER APRESENTADOS POSTERIORMENTE) sejam encaminhadas a esta Procuradoria-Seccional Federal em Joinville NO MáXIMO ATé 18 DE SETEMBRO DE 2014 (QUINTA-FEIRA).

SOLICITO QUE NA RESPOSTA A ESTE OFÍCIO SEJA DADA PREFERêNCIA EM ATENDER AS INFORMAçÕES SOLICITADAS PELO E-MAIL (ENVIANDO OS DOCUMENTOS DE INFORMAçÃO E COMPROBATóRIOS POR ARQUIVO ELETRÔNICO): SERGIO.NETTO@AGU.GOV.BR.

Salientando que, por questões de agilidade e economia, não será enviado pelo correio este despacho.

DADA A URGÊNCIA DO CASO, SOLICITO QUE, SE PORVENTURA O IBAMA EM SANTA CATARINA NÃO TIVER ATRIBUIçÕES PARA SE MANIFESTAR, QUE ESTE EXPEDIENTE SEJA ENCAMINHADO AO SETOR DO IBAMA COM ESTAS ATRIBUIçÕES, EM REGIME DE URGêNCIA (COM CóPIA PARA MIM).

Peço que seja acusado o recebimento desta mensagem, e da petição inicial em anexo.

Atenciosamente,

SéRGIO DE OLIVEIRA NETTO

Procurador Federal

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont[2])!

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont[2])!

--
/ISABELA SCHMITT BERKENBROCK
Analista Ambiental

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
Superintendência no Estado de Santa Catarina
Núcleo de Licenciamento Ambiental

Fone/Fax: (48) 3212-3361
isabela.berkenbrock@ibama.gov.br[3]/

----- Final da mensagem encaminhada -----

Links:
---
[1] http://1.33.005.000236/2013-22
[2] http://www.agu.gov.br/ecofont
[3] http://ibama.gov.br

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA
A gente nunca pára.

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: carta
Nº. 02001.017784/2014-39
Recebido em: 17/09/2014
Assinatura

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4571
ASS.

Carta nº 435/GMA/2014

Curitiba, 09 de setembro de 2014.

DIGITALIZADO NO IBAMA

Ao

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Ilma. Sra. Tatiana Veil de Souza

M.D. Coordenador de Licenciamento de Transportes – COTRA

SCEN – Trecho 2 – Edifício Sede do Ibama

CEP: 70.818-900 – BRASÍLIA / DF

Assunto: **Relatório Ambiental_Ramal Cachoeira**

Processo: 02017.003534/2000-42

Prezado Senhor,

A ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., inscrita sob o CNPJ n° 01.258.944/0005-50, vem respeitosamente através desta, encaminhar em anexo o **Relatório Ambiental Assinado**, visto que o relatório enviado através da carta 409/GMA/2014, protocolo 02001.015871/2014-57 de 21/08/2014, estava sem assinatura em todas as páginas.

Sendo o que se apresenta para o momento, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Rosangela Dorta

Rosangela Campanholi Dorta

América Latina Logística Malha Sul S.A.

Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7209

À Analista Guilherme e equipe

para análise e providências

19/9/14

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4572
Ass.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO

CONSULTORIA JURÍDICA NO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS JUDICIAIS

OFÍCIO Nº 221/2014/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGJJ/dalb
Ref. Processo nº 50000.037520/2014-50

Brasília, 17 de setembro de 2014.

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: OF
Nº. 02001.017875/2014-70
Recebido em 18/09/2014
Assinatura

A Sua Senhoria o Senhor
HENRIQUE VAREJÃO DE ANDRADE
Procurador-Chefe Nacional
Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA
SCEN, Trecho 2, Ed. Sede
CEP: 70.818-900 Brasília (DF)

ASSUNTO: Ação nº 5008250-98.2014.4.04.7209, ajuizada pelo Ministério Público Federal.

Senhor Procurador Chefe,

Cumprimentando-o, reporto-me ao Ofício nº 1266/2014-AGU/PSU/BNU, de 16 de setembro de 2014, por meio da qual a Procuradoria Seccional da União — PSU em Blumenau solicita informações necessárias à defesa da União nos autos da ação em epígrafe.

2. Em breve síntese, o Ministério Público Federal propôs ação civil pública em desfavor da União, IBAMA e ALL — América Latina Logística S.A, relatando irregularidades e descarrilamentos de vagões da ALL — América Latina Logística S.A ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, em Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, São Bento do Sul/SC, com o consequente despejo de material orgânico.

3. Diante disso, encaminho-lhe cópia integral dos autos do processo administrativo autuado no âmbito do Ministério dos Transportes para tratar da demanda em foco e solicito-lhe remeter diretamente ao órgão de contencioso da Advocacia da União, as informações necessárias ao deslinde da demanda, haja vista o exíguo prazo de 72 (setenta e duas) horas para a União manifestar-se acerca do pedido liminar.

Atenciosamente,

DENISE ARÊA LEÃO BARRETO
ADVOGADA DA UNIÃO[1]

[1] Por delegação da Consultora Jurídica, na forma da Ordem de Serviço nº 1, de 1º de junho de 2010, publicada no Diário Oficial da União, Seção 2, de 2 de junho de 2010, p. 73.

6/mas/dalb - 22.1

A Analista Larissa

para informos sobre os problemas e análises efetuados e demais encaminhamentos solicitados no COTA 606/14 DPE/COSUD.

23/09/14

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

OBS: CÓPIA DO PROCESSO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DAS DOI ANEXOS.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA SECCIONAL DA UNIÃO EM BLUMENAU/SC

Rua Bolívia, nº 399, sobreloja, bairro Ponta Aguda, CEP 89050-300, Blumenau/SC - www.agu.gov.br/psubnu
tel (47) 3322 8918, fax (47) 3329 2758 - psu.bnu@agu.gov.br

Ofício nº 1266/2014-AGU/PSU/BNU

Blumenau/SC, 16 de setembro de 2014.

A Sua Senhoria o Senhor
ARTHUR CERQUEIRA VALÉRIO
Consultor Jurídico do Ministério dos Transportes

Assunto: Solicita subsídios jurídicos.

Referência: Ação Judicial nº **5008250-98.2014.404.7209**/SC (Chave Processo: **320443472614**) movida pelo MPF em face **UNIÃO, INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA, e ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A.** perante à Justiça Federal de Blumenau/SC.

Prezado Senhor,

Sirvo-me do presente para informar sobre a Ação Civil Pública acima referenciada, ajuizada pelo Ministério Público Federal, relatando irregularidades e descarrilamentos de vagões da América Latina Logística, ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, na Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, com o consequente despejo de material orgânico no local, entre outros.

O juízo federal determinou, com urgência, para os réus se manifestarem no prazo de 72 (setenta e duas) horas acerca do pedido liminar, nos termos do art. 2º da Lei 8.437/92, abaixo transcrito:

IX - DO PEDIDO LIMINAR:

Em face do exposto, e pelo que mais que consta da farta documentação anexa, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL requer a Vossa Excelência, com fundamento no art. 12 da Lei Nº 7.347/85 c/c o art. 273, do Código de Processo Civil – ***ANTECIPAÇÃO DE TUTELA*** -, assim como no poder geral de cautela deferido ao Juiz pelos arts. 798 e 799, também do Código de Processo Civil, **obedecendo-se o art. 2º., da Lei 8.437/92,** a expedição de MANDADO LIMINAR, determinando-se:

01. Que a demandada ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., num prazo de 10 (dez) dias, tome todas as medidas necessárias para evitar novos

acidentes no local dos fatos específicos - Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, trazendo prova nos autos, sob pena de multa diária no valor de R$ 1.000,00 (um mil) reais e multa de R$ 100.000,00 (cem mil) reais em caso de cada novo acidente que venha a ocorrer no mesmo local;

02. Que em 15 (quinze) dias o IBAMA realize nova (primeira) vistoria na linha férrea do local dos fatos específicos em que ocorreram os reiterados acidentes - Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, e no prazo de 30 (trinta) dias, realize vistoria em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC e indique, mediante laudo de equipe técnica, a situação atual da operação da linha férrea por parte da ALL, inclusive e principalmente para esclarecer se o licenciamento ambiental e as condicionantes previstas no mesmo estão sendo devidamente respeitados, bem como para informar se aplicou alguma penalidade/multa administrativa em relação aos fatos específicos, parte do objeto da presente Ação Civil Pública.

03. Que em 60 (sessenta) dias os demandados sejam obrigados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, a patrocinarem um diagnóstico, por meio de equipe técnica habilitada, em que fiquem minudentemente demonstradas todas as inadequações e irregularidades da operação da linha férrea especificamente na Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, localidade em que ocorreram reiterados acidentes, bem como em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC, principalmente no que tange à questão de segurança e proteção do meio ambiente, indicando as medidas adequadas e suficientes para a solução de tais problemas;

04. Após tal prazo, sejam os demandados obrigados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, num prazo de 120 (cento e vinte) dias ou em outro prazo a ser definido pelo prudente arbítrio de Vossa Excelência, a promoverem as medidas tendentes à solução dos problemas e inadequações apontados no diagnóstico pleiteado no pedido anterior.

05. Em caso de descumprimento da ordem judicial, requer-se ainda, com supedâneo no art. 12, parágrafo 2º, da Lei nº 7.347/85, a cominação de multa diária em valor a ser estipulado pelo prudente arbítrio de Vossa Excelência, sendo que em relação ao pedido de nº 01 este Parquet Federal indicou valores a título de sugestão, para apreciação desse MM. Juízo Federal.

X - DOS PEDIDOS PROCESSUAIS E DO PEDIDO FINAL:

Após a confirmação do requerido na Liminar, requer-se:

01. A citação dos demandados para responderem a presente ação, com as advertências de praxe (em caso de revelia), e para produzirem a prova que quiserem, na forma do pedido abaixo especificado.

02. A notificação do Município de São Bento do Sul/SC e Corupá/SC para, se tiverem interesse, virem compor o pólo ativo do feito.

03. A condenação definitiva de ambos os demandados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, nas obrigações de fazer consistentes na realização de estudo técnico e na posterior implantação das medidas cabíveis no que tange à questão de segurança e proteção do meio ambiente nos termos dos pedidos liminares 2 e 3, para solucionar as inadequações e irregularidades da operação da linha férrea especificamente na Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, localidade em que ocorreram reiterados acidentes, bem como em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC.

04. A condenação definitiva da empresa ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em obrigação de fazer consistente em manter em condição adequada de segurança e trafegabilidade, conforme os requisitos e cláusulas estabelecidas nos contratos de concessão e na legislação pertinente toda a infraestrutura e a superestrutura da via permanente/linhas férreas, por ela operada e a ela concedida, cujos trechos situem-se dentro dos limites territoriais da Subseção Judiciária da Justiça Federal de Jaraguá do

Sul, principalmente no trecho ferroviário da Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, local em que ocorreram reiterados acidentes. Da mesma forma, e na mesma área acima referida, também seja condenada a operar em condições de adequada segurança ambiental, de acordo com o licenciamento ambiental e as normas ambientais vigentes.

05. A condenação da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em danos morais coletivos, em valor a ser arbitrado por Vossa Excelência no valor que este Juízo entender de direito, não inferior a R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), valor esta a ser revertido em favor de obras de cunho social para a comunidade que foi diretamente afetada pelas ilegalidades e arbitrariedades, a serem escolhidas no momento da execução da sentença ou, alternativamente, que tal valor seja revertido ao Fundo próprio de que trata o art. 13 da Lei Nº. 7.347/85..

06. A condenação do IBAMA para que realize de forma adequada e constante a fiscalização do empreendimento licenciado, para fins de verificar se as condicionantes ambientas estão sendo cumpridas e, em caso de serem observadas irregularidades/ilegalidades, para que tome as medidas administrativas cabíveis e necessárias ao caso.

07. A condenação da União para que realize de forma adequada e constante a fiscalização do contrato de concessão e, em caso de a concessionária ré não cumprir as determinações/obrigações a ela impostas, seja decretada a caducidade da concessão, retomando o serviço, na forma do artigo 38, caput e parágrafos da Lei 8.987/95;

08. A condenação, em caso de descumprimento das obrigações contidas no provimento final, com fulcro no art. 11, da Lei No. 7.347/85, em multa a ser fixada pelo prudente arbítrio desse MM. Juízo Federal.

09. Por fim, requer-se a condenação dos demandados ao pagamento das custas processuais e do ônus da sucumbência.

10. Protesta-se, derradeiramente, pela produção de todo o gênero de provas admitidas em direito, especialmente a testemunhal, a pericial e inspeção judicial, que desde já se requer.

Dá-se à causa o valor de R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Jaraguá do Sul/SC, 10 de setembro de 2014.

CLAUDIO VALENTIM CRISTANI
Procurador da República

Assim sendo, solicito o envio a esta Procuradoria de **subsídios jurídicos necessários à elaboração da defesa judicial da União, no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar do recebimento deste.**

Ressalto que o presente expediente e seus anexos estão sendo enviados somente por mensagem eletrônica (*não havendo envio de documentos em papel por correio*), razão pela qual solicito a expressa confirmação do recebimento do presente e ainda que as respostas sejam, na medida do possível, tramitadas pelo mesmo meio digital e dirigidas ao endereço eletrônico psubnu.subsidios@agu.gov.br, com expressa referência ao presente ofício.

Atenciosamente,

CLAUDINEI
MOSER:92014070920

Assinado de forma digital por CLAUDINEI MOSER:92014070920
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Caixa Economica Federal, ou=AC CAIXA PF v2, cn=CLAUDINEI MOSER:92014070920
Dados: 2014.09.16 15:40:54 -03'00'

Claudinei Moser
Advogado da União[1]

[1] Inscrito na OAB/SC sob o nº 16.019 e com matrícula SIAPE nº 1507946.

MPF
Ministério Público Federal
Procuradoria da República em Jaraguá do Sul

EXMO(A). SR(A). DR(A). JUIZ(A) FEDERAL DA 1ª VARA FEDERAL DE JARAGUÁ DO SUL

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, por seu Procurador da República signatário, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, com fulcro no art. 129, III, da Constituição Federal de 1988, bem como nos dispositivos pertinentes da Nº. 7.347/85, na Lei Nº 6.938/81 e Lei Complementar Nº. 75/93, vêm, perante Vossa Excelência, propor a presente

ACÃO CIVIL PÚBLICA

COM PEDIDO LIMINAR, tendo por base o Inquérito Civil nº Nº 1.33.011.000236/2013-22 e as razões de fato e de direito que passa a expor, em desfavor de:

ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., anteriormente denominada Ferrovia Sul-Atlântico S.A – FSA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ n.° 01.254.944/0001-26, com sede em Curitiba/PR, à rua Emílio Bertolini, n.° 100, Bairro Vila Oficinas, podendo ser citada por seus representantes legais;

UNIÃO, pessoa jurídica de direito público, pondo ser citada por sua Advocacia Geral da União, na pessoa de seu Advogado neste Município, na rua Dona Francisca, 260, sala 701, Joinville/SC;

Ministério Público Federal: Procuradoria da República em Jaraguá do Sul – Rua Ângelo Schiochet, nº. 90, Centro, Jaraguá do Sul/SC – CEP 89.251-520 – Fone/Fax (47) 3501-2100 – Email prmjaragua@prsc.mpf.gov.br

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE, autarquia federal - Lei Nº. 7.735/89, podendo ser citado na pessoa de seu Representante Estadual e/ou Procuradoria Jurídica, na Avenida Mauro Ramos, nº. 1113, Centro, Florianópolis-SC;

I – DO OBJETO DA DEMANDA:

A presente Ação Civil Pública tem por desiderato buscar o necessário e suficiente provimento jurisdicional, inclusive com a antecipação de tutela, para garantir a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado e a adequada exploração de serviço público concedido, em face dos riscos e danos decorrentes do transporte ferroviário de cargas, bem como compelir as rés, na medida da responsabilidade de cada uma, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via.

Por fim, objetiva-se a condenação da UNIÃO e do IBAMA, para que exerçam efetivamente os seus poderes-deveres, especialmente no tocante à fiscalização efetiva do serviço público concedido e a adoção das medidas legais e contratuais cabíves no caso de descumprimento e, da mesma maneira, para que o licenciamento ambiental e a proteção do meio ambiente sejam respeitados.

II - DOS FATOS:

Em face de Procedimento Preparatório encaminhado pela 3ª Promotoria de Justiça de São Bento do Sul/SC, foi instaurado nesta Procuradoria da República Procedimento Administrativo nº 1.33.005.000236/2013-22, com o objetivo de apurar

eventuais irregularidades nos descarrilamentos de vagões da América Latina Logística, ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, na **Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC**, com o consequente despejo de material orgânico no local.

No dia **19 de julho de 2012** ocorreu acidente na Unidade de Conservação APA Rio Vermelho/Humbold, com descarrilamento de 27 vagões e 8 locomotivas, sendo que cada vagão carregava 60 toneladas de farelo ou soja e cada locomotiva possuía capacidade para 5000 litros de óleo (fotos fl.15 e 17, cópia de jornais de fls. 18/22).

Em **01 de agosto de 2012** ocorreu novo acidente, com descarrilamento de 9 vagões, desta vez carregados com milho. (Fotos fl. 16)

Em **22 de setembro de 2013**, um ano após os dois acidentes, ocorreu novo descarrilamento na linha férrea, sendo que duas locomotivas saíram dos trilhos, com novo vazamento de óleo. (Registro de Atendimento, fl. 252/253).

Realizada vistoria no local, em 04/10/2013, pelo Batalhão da Polícia Militar Ambiental concluiu-se que:

> *"a empresa não efetuou intervenção com métodos aprovados para a recuperação da área degradada, porém o local está se regenerando naturalmente. Que no intervalo de tempo entre o primeiro acidente até a data da vistoria o local foi alvo de nova intervenção, devido a um novo sinistro no local, sendo que segundo relatórios confeccionados pelo Departamento do Meio Ambiente de São Bento do Sul e pela Fundação do Meio Ambiente – FATMA, a empresa ALL – América Logística, não informou os órgãos ambientais regionais sobre o novo acidente ferroviário no mesmo local, onde descarrilou duas locomotivas. Também foi constado que a empresa ALL possui Plano de Recuperação de Área Degradada para à área sinistrada, no entanto não deu início ao mesmo"* (Auto de Constatação de fls. 244/251).

Assim, percebe-se que os acidentes com descarrilamento de vagões têm sido frequentes no local, com sérios prejuízos ao meio ambiente, já que a empresa América Latina Logística limita-se a recolher parte do material dispensado nos acidentes, deixando por conta da natureza a recuperação.

Embora haja a informação de que medidas mitigatórias foram adotadas pela concessionária ALL para tentar remediar os danos ao meio ambiente causados por tais acidentes, o retorno ao *status quo ante* é sabidamente impossível.

Tem-se ainda que, mesmo após os três acidentes, supostamente causados pelas más condições da infraestrutura e da superestrutura da via permanente (sobretudo trilhos e dormentes), a empresa ALL não demonstrou preocupação efetiva em resolver o problema e agir a fim de evitar futuros acidentes no local.

Por conseguinte, diante da irreversibilidade dos danos causados ao meio ambiente, providencias devem ser tomadas para evitar que novos acidentes ocorram no local.

A falta de manutenção adequada na via férrea – via permanente, por intermédio da qual é explorado o serviço público federal de transporte ferroviário de cargas – pode acarretar prejuízos incomensuráveis tanto ao meio ambiente quanto a grupo indeterminado de pessoas, haja vista que acidentes causados em virtude da má conservação da linha férrea prejudicam e colocam em risco tanto a população a ela lindeira quanto transeuntes ou terceiros que por suas imediações trafegarem e aos funcionários da empresa ALL – América Logística.

E o potencial prejuízo poderia alcançar inclusive os corpos hídricos da região e até comprometer o abastecimento de água dos municípios vizinhos, a exemplo da reclamação feita pelo Município de Corupá/SC, que se encontra hospedado às fls. 369 a 374 do inquérito civil em anexo.

Nesta linha, visa esta ação além da preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado, consistente em evitar acidentes ferroviários que provoquem danos ambientais, a exemplo daqueles que ocorreram recentemente, como o derramamento

de óleo ou de grãos, provocando a contaminação do solo e de corpos d'água, também compelir os réus, na medida da responsabilidade de cada um, à adoção de medidas atinentes à realização das obras necessárias para que as condições da via férrea venham a obedecer à legislação aplicável, bem como verificar o ajustamento das práticas operacionais da concessionária às necessidades de manutenção do ambiente equilibrado nas imediações da via, sob a efetiva fiscalização dos órgãos públicos envolvidos, a saber: União/ANTT e IBAMA.

III -LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL:

A Constituição Federal de 1988, ao tratar do Ministério Público Federal, dispõe em seu art. 127, *caput*: "Art. 127. O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis."

Dentre as funções institucionais do Ministério Público Federal, previstas no art. 129, III, da atual Carta Magna, consta "(...) promover o inquérito civil e a ação civil pública, para proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos".

Da mesma forma que a Constituição Federal dispõe sobre a legitimidade do Ministério Público Federal para atuar no presente caso em defesa do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos, também o art. 5º., II, letra d, e III, d; art. 6º., VII, a, b, d, e XIV, g, todos da Lei Complementar Nº. 75/93, bem como o art. 1º., I, e art. 5º., todos da Lei 7.347/85, legitimam/obrigam o MPF para o ingresso da presente Ação Civil Pública.

Notadamente, diante da atual situação da via férrea, que conforme será demonstrado gera risco da ocorrência de novos acidentes, os quais podem causar incomensuráveis prejuízos ao meio ambiente, aos empregados da empresa requerida, à

população lindeira à via férrea e a indeterminadas pessoas que trafeguem nas imediações da via permanente.

Cumpre ressaltar que a segurança (especialmente ligada à proteção à saúde e à vida) e a preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrados são direitos coletivos (em sentido amplo), cuja tutela beneficia uma gama indeterminada de pessoas. É dever do Ministério Público a defesa de tão relevantes direitos.

Sobre a legitimidade do Ministério Público Federal para a defesa dos chamados interesses ou direitos difusos, coletivos ou individuais, colha-se o ensinamento de doutrinário de Hugo Nigro Mazzilli, que mesmo adotando uma posição moderada sobre o assunto, assim se manifestou, *ipsis verbis*:

> A terceira posição é a dos que, como nós, entendem ser necessário compatibilizar a distinção social e constitucional do Ministério Público com a defesa do interesse a ele cometido na legislação infraconstitucional. No caso dos interesses difusos, em vista de sua abrangência e extensão, não há como negar, está o Ministério Público sempre legitimado à sua defesa; mas, no caso de interesses individuais homogêneos e até coletivos, a iniciativa do Ministério Público só pode ocorrer quando haja conveniência social em sua atuação. Essa conveniência é aferida a partir de critérios como estes: a) à vista da natureza do dano (saúde, segurança e educação públicas); b) à vista da dispersão dos lesados (a abrangência social do dano, sob o aspecto dos sujeitos atingidos); c) à vista do interesse social do funcionamento de um sistema econômico, social ou jurídico (previdência social, captação de poupança popular, etc.)". (MAZZILLI, Hugo Nigro. O Inquérito Civil: investigações do Ministério Público, compromissos de ajustamento e audiências públicas. São Paulo: Saraiva, 1999, p. 117).

Na mesma linha de entendimento a jurisprudência tem, maciçamente, reconhecido a legitimidade do Ministério Público para defender os interesses e direitos difusos. O próprio STJ já analisou o assunto da seguinte maneira:

> PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA. OPERAÇÃO "TAPA-BURACOS". LEGITIMIDADE DO MPF. TRIPARTIÇÃO DE PODERES. SÚMULA 126/STJ.
>
> 1. Aplica-se o teor da Súmula 284/STF ante a genérica fundamentação emprestada à alegada violação do artigo 535 do Código de Processo Civil.
>
> 2. Revela-se inviável o conhecimento do recurso especial quando os diversos temas tratados no recurso especial são de natureza constitucional e não houve a interposição do necessário recurso extraordinário.
>
> 3. O aresto afastou o disposto no artigo 62, § 11°, da Constituição Federal, quanto à ausência de decreto legislativo no prazo de sessenta dias, por reconhecer a responsabilidade civil da União ao vetar o projeto de conversão da Medida Provisória

82/02, que dispunha sobre a administração das estradas pelos Estados da Federação.

4. Entendeu a Corte de origem que "omissão do Poder Público Federal, neste caso, é atentatória dos princípios constitucionais que governam o comportamento da Administração que deve buscar a realização do bem comum".

5. A Constituição Federal de 1988 outorgou ao Ministério Público funções da maior relevância, atribuindo-lhe um perfil muito mais dinâmico do que ocorria no antigo ordenamento jurídico, entre elas a competência para a defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis (art. 127), por meio da ação civil pública (art. 129, III).

6. A legislação de regência da ação civil pública garante ao Parquet a utilização desse meio processual como forma de defesa do patrimônio público e social, do meio ambiente ou de outros interesses difusos e coletivos e de interesses individuais homogêneos.

7. No caso, é cabível o ajuizamento da ação civil pública, porque o que se busca é a defesa de interesses difusos, considerando-se que a tutela pretendida é indivisível, pois visa atingir a um número indeterminado de pessoas, bem como a garantia do fiel cumprimento de serviço público de manutenção de estrada que, nos termos postos na inicial e no acórdão recorrido, se encontra em situação caótica, em parte pela vacilante atuação da União quando da edição da MP 82/02 e posterior veto do projeto de conversão.

8. Recurso especial não conhecido.(REsp 963.939/RS, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, SEGUNDA TURMA, julgado em 27/05/2008, DJe 06/06/2008) – grifo nosso.

No mesmo sentido o STF:

EMENTA: RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL. LEGITIMIDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA PROMOVER AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM DEFESA DOS INTERESSES DIFUSOS, COLETIVOS E HOMOGÊNEOS.

1. A Constituição Federal confere relevo ao Ministério Público como instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis (CF, art. 127).

2.Por isso mesmo detém o Ministério Público capacidade postulatória, não só para a abertura do inquérito civil, da ação penal pública e da ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente, mas também de outros interesses difusos e coletivos (CF, art. 129, I e III).

3. Interesses difusos são aqueles que abrangem número indeterminado de pessoas unidas pelas mesmas circunstâncias de fato e coletivos aqueles pertencentes a grupos, categorias ou classes de pessoas determináveis, ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base.

3.1. A indeterminidade é a característica fundamental dos interesses difusos e a determinidade a daqueles interesses que envolvem os coletivos.

4.Direitos ou interesses homogêneos são os que têm a mesma origem comum (art. 81, III, da Lei n 8.078, de 11 de setembro de 1990), constituindo-se em subespécie de direitos coletivos.

4.1. Quer se afirme interesses coletivos ou particularmente interesses homogêneos,

stricto sensu, ambos estão cingidos a uma mesma base jurídica, sendo coletivos, explicitamente dizendo, porque são relativos a grupos, categorias ou classes de pessoas, que conquanto digam respeito às pessoas isoladamente, não se classificam como direitos individuais para o fim de ser vedada a sua defesa em ação civil pública, porque sua concepção finalística destina-se à proteção desses grupos, categorias ou classe de pessoas.

5. As chamadas mensalidades escolares, quando abusivas ou ilegais, podem ser impugnadas por via de ação civil pública, a requerimento do Órgão do Ministério Público, pois ainda que sejam interesses homogêneos de origem comum, são subespécies de interesses coletivos, tutelados pelo Estado por esse meio processual como dispõe o artigo 129, inciso III, da Constituição Federal.

5.1.Cuidando-se de tema ligado à educação, amparada constitucionalmente como dever do Estado e obrigação de todos (CF, art. 205), está o Ministério Público investido da capacidade postulatória, patente a legitimidade ad causam,

quando o bem que se busca resguardar se insere na órbita dos interesses coletivos, em segmento de extrema delicadeza e de conteúdo social tal que, acima de tudo, recomenda-se o abrigo estatal.

Recurso extraordinário conhecido e provido para, afastada a alegada ilegitimidade do Ministério Público, com vistas à defesa dos interesses de uma coletividade, determinar a remessa dos autos ao Tribunal de origem, para prosseguir no julgamento da ação". (Recurso Extraordinário 163231/SP, Unânime, Relator Ministro Mauricio Correia, julgado em 26.02.1997, publicado no DJ de 29.06.2001, página 00055).

Neste sentido e para a defesa dos direitos e interesses relacionados a toda uma coletividade, o Ministério Público Federal tem como instrumento para materializar essa atribuição/dever constitucional o manejo da Ação Civil Pública, consoante o art. 129, III, da CF/88 e Lei Nº. 7.347/85.

IV – DA LEGITIMIDADE PASSIVA:

A ALL - América Latina Logística do Brasil S.A. e a responsável direta pelos fatos ocorridos e pela exploração do serviço público. Por isso, sem maiores delongas, deve fazer parte do pólo passivo.

No caso, o interesse da União decorre do disposto no art. 21, inciso XII, "d" da Constituição Federal, o qual lhe confere a titularidade da exploração do serviço de transporte ferroviário que transpõe os limites de Estado, fronteiras ou portos, que é o caso.

Art. 21. Compete à União:

(...)
XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
(...)

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

(...)

Com efeito, a Rede Ferroviária Federal - RFFSA e sua controladora foram incluídas no Programa Nacional de Desestatização por meio do Decreto nº 473, de 10 de março de 1992.

Durante a execução do programa, houve a divisão da RFFSA em seis malhas regionais, sendo que os serviços de transporte ferroviário referentes à malha sul, com a privatização, foram concedidos à empresa ALL – América Latina Logística S/A (novo nome do consórcio Sul Atlântico), ora demandada, consoante se verifica no contrato de concessão de fls. 339/359 dos autos do procedimento 1.33.005.000236/2013-22.

No entanto, apesar de terem sido concedidos os serviços de transporte ferroviário ao setor privado, tem ainda a UNIÃO a responsabilidade pelos danos que eventualmente tenham ocorrido e venham a ocorrer em decorrência dessa atividade, uma vez que permanece a sua competência, conforme estabelece a Constituição Federal em seu artigo 21, XII, "d", em explorar os serviços de transporte ferroviário, ainda que indiretamente, mediante autorização, concessão ou permissão.

No tocante ao IBAMA é de se ressaltar que, na condição de órgão ambiental responsável pelo licenciamento e pela fiscalização, quedou-se omisso frente a um grave problema social, inclusive com reflexos em questão de segurança que ainda persistem, até porque foram vários acidentes que ocorreram no mesmo local. Pelo que se tem conhecimento, apesar de todo o tempo decorrido, o IBAMA sequer conseguiu encaminhar corretamente qualquer notificação em face da ALL ou exigir que medidas sejam tomadas para que os fatos não se repitam ou, quiça, ter aplicado qualquer penalidade em face da ALL.

De qualquer sorte, é plenamente aplicável o ensinamento doutrinário a seguir transcrito, que sintetiza o grau de responsabilidade do poder público quanto aos serviços públicos, principalmente no que tange à sua fiscalização. Vejamos:

> "O Poder Público poderá sempre figurar no pólo passivo de qualquer demanda dirigida à reparação do bem coletivo violado: se ele não for responsável por ter ocasionado diretamente o dano, através de um de seus agentes, o será ao menos solidariamente, por omissão no dever que é só seu de fiscalizar e impedir que tais danos aconteçam". (NELSON NERY JUNIOR. Responsabilidade civil por dano ecológico e a ação civil pública. RDP/76, p. 130).

V - DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL:

Trata-se de feito com interesse federal evidenciado não apenas pela presença, no pólo ativo, deste Ministério Público, mas, igualmente, pelo fato de a União e o IBAMA, que é uma autarquia federal, serem apontados como demandados e de envolver irregularidades praticadas por concessionária de serviço público de titularidade da União.

Aplica-se, desta forma o preceito constitucional insculpido no art.109, I, da CF/88, *in verbis*:

> *"Art. 109 – Aos juizes federais compete processar e julgar:*
> *I – As causas em que a União, entidade autarquia ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou opoentes, exceto as de falência, as de acidente de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho."*

Importante registrarmos decisão prolatada pela Terceira Turma do Egrégio Tribunal Regional Federal da 4ª Região versando sobre a competência da Justiça Federal:

> *"PROCESSO CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LEGITIMIDADE DO MPF. Se a ação proposta pelo MPF está incluída dentro de suas atribuições, prevista na CF/88 e na LC nº 75/93, como é o caso dos autos, basta este fato para legitimar o Parquet Federal para a causa e, conseqüentemente, a Justiça Federal é a competente para o processo e julgamento do feito. Precedentes da jurisprudência. Apelação conhecida e provida." (TRF4, 3ª Turma, Apelação Cível nº 2001.04.01.065054-8/SC, Relator Juiz Carlos Eduardo TF Lenz, data da decisão: 26/03/02, DJU 25/04/02).*

VI - DO DIREITO/FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA:

A empresa América Logística – ALL firmou com a União o Contrato de Concessão, em 27 de fevereiro de 1997, para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na malha sul, pelo período de 30 anos.

A Constituição Federal assim dispõe:

> Art. 21. Compete à União:
>
> (...)
>
> XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
>
> (...)
>
> d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

O Regulamento dos Transportes Ferroviários, consubstanciado no Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996 (fs. 360/364 dos autos do procedimento 1.33.005.000236/2013-22), estabelece:

> CAPÍTULOIV
> DA SEGURANÇA
>
> Art. 54. A Administração Ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa, destinadas a:
>
> I - preservar o patrimônio da empresa;
>
> II - garantir a regularidade e normalidade do tráfego;
>
> **III - garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;**
>
> **IV - prevenir acidentes;**
>
> V - garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
>
> VI - garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário

Por sua vez, o Contrato de Concessão de fls.339/359 dos autos do procedimento 1.33.005.000236/2013-22, supracitado, dispõe:

> 9.1 – DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA
>
> (...)
>
> III) Manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço adequado/
>
> (IV)Manter pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, legalmente

habilitado e em número suficiente para a prestação do serviço adequado;

(...)

V) **Adotar as medidas necessárias e adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente causados pelo empreendimento, observada a legislação aplicável e as recomendações da CONCEDENTE específicas para o setor de transporte ferroviário;**

(...)

(VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;

IX) Cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia;

(...)

(XXIII) **Manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor**

(...)

(XXXI) **Cumprir e fazer cumprir o Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.**

Desta feita, conforme se verifica, ao não tomar as medidas necessárias para evitar novos acidentes, causando danos ao meio ambiente e a segurança da pessoas, a empresa ALL infringiu o art. 54 do Regulamento dos Transportes Ferroviários, consubstanciado no Decreto nº 1.832, bem como a Cláusula 9.1, itens V, XXIII e XXXI do Contrato de Concessão.

Quanto à responsabilidade conjunta da empresa-ré, concessionária que explora economicamente a linha férrea, ela pode ser extraída da redação dos arts. 6º, § 1º, 7º, I e 31, I, da Lei n.º 8.987/95, que versa sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos (previsto no art. 175 da Carta Magna), como se vê:

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Art. 7º. Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

I - receber serviço adequado;

Art. 31. Incumbe à concessionária:
I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

Por outro viés, o comando constitucional é cristalino quanto à necessidade de proteção ao meio ambienteao ao adotar, dentre outras regras protetivas, a diretriz do poluidor/pagador e do princípio da precaução, devendo o empreendedor e os órgãos pubicos licenciadores promoverem o adequado licenciamento ambiental de obra potencialmente poluidora e, depois, a adequada operação da atividade licenciada, em consonância com as condicionantes ambientais prevista no licenciamento ambiental..

A começar o art. 225, ***caput***, da CF/88, estabeleceu que:

"Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações".

(...)

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

Acerca do assunto também é importante buscar subsídio na Lei da Política Nacional do Meio Ambiente – Lei nº 6.938/81, que trouxe em seu bojo importante regras, inclusive estabeleceu diretrizes sobre o tema **poluição**, senão vejamos:

Art. 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas;

II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente;

III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;

c) afetem desfavoravelmente a biota;

d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente;

e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

IV - poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável,

direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental;

V - recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora (Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989)

Para interpretação do conceito de poluição nos valemos também dos ensinamentos do Prof. Dr. Paulo Affonso Leme Machado, o qual consigna que:

> *"No conceito são protegidos o homem e sua comunidade, o patrimônio público e privado, o lazer e o desenvolvimento econômico através das diferentes atividades (alínea b), a flora e a fauna (biota), a paisagem e os monumentos naturais, inclusive, os arredores naturais desses monumentos – que encontram também proteção constitucional – arts. 216 e 225 da Constituição Federal de 1988.*
>
> *(...)*
>
> *Em último lugar considera-se como poluição o lançamento de materiais ou de energia com inobservância das padrões ambientais estabelecidos. Essa colocação topográfica da alínea é importante: pode haver poluição ainda que se observem os padrões ambientais. A desobediência aos padrões constitui ato poluidor, mas pode ocorrer que, mesmo com a observância dos mesmos, ocorram os danos previstos nas quatro alíneas anteriores, o que, também, caracteriza a poluição com a implicação jurídica daí decorrente". (In: Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 7ª ed., 1999, pp. 419 e 420).*

Sobre o assunto de licenciamento ambiental e controle da poluição/degradação ambiental, colha-se, mais uma vez, os dizeres do renomado jurista Prof. Paulo Affonso Leme Machado:

> *"O Poder Público deve exigir o emprego de tecnologia disponível – pelo menos no mercado brasileiro – para prevenir a poluição. Esse dever está inserido na Constituição Federal em dois artigos fundamentalmente: no art. 225, caput, quando é afirmado que 'todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado' e no art. 170, caput, quando diz: 'a ordem econômica ... tem por fim assegurar a todos a existência digna... observados os seguintes princípios: VI – a defesa do meio ambiente".*
>
> *Importa que a tecnologia empregada não possa causar prejuízo ao homem e a seu ambiente, não cabendo, contudo, ao Poder Público indicar este ou aquele equipamento antipoluidor.*
>
> *Deixando o Poder Público de cumprir seu dever (art. 225, V, da CF: 'controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco de vida, para a qualidade de vida e o meio ambiente", cabe a propositura de ação popular, para anular a autorização e/ou licença outorgada ou interposição de ação civil pública, visando ao cumprimento da obrigação de fazer, isto é, de instalar e operar equipamentos contra a poluição.(In: Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 7ª ed., 1999, p. 51).*

Desta maneira, em se verificando que a operação da atividade levada a

termo pela ALL tem causado reiterados acidentes com prejuízo ao meio ambiente e, ante a inércia do IBAMA que é o órgão licenciador, outra medida não se vislumbra senão a judicialização da matéria, também só a ótica da proteção do meio ambiente, além das questões relacionadas a inadequada operação do serviço público concedido.

VII - DO DANO MORAL COLETIVO:

No caso, um grupo indeterminado de pessoas sentiu o abalo psicológico, a sensação de angústia, desprezo, infelicidade ou impotência em razão da violação (ou ameaça) de direitos fundamentais pela empresa-ré, já citados, tais quais, à segurança, à integridade física (vida), e a lesão ao meio ambiente.

Além disso, por se depararem com a impunidade da ré diante da fiscalização do Estado, vem a constatação, por essas pessoas, de que a empresa-ré coloca-se acima da lei, agindo com total descaso em relação aos seus direitos fundamentais.

Ainda, constata-se o fato de que a tutela individual, em casos como esse, não consegue suprir e resguardar, com efetividade, a ordem jurídica, reparar os prejuízos havidos, tampouco desestimular novas práticas negligentes.

Por todos esses motivos, portanto, deve haver a condenação por danos morais coletivos, sobretudo em razão do caráter pedagógico da medida, que é uma das principais funções do instituto.

Desse modo, não há dúvida que houve uma uma agressão social injustificada que deve ser fortemente combatida.

Inicialmente, é importante deixar claro que o *dano moral coletivo* está consagrado expressamente no ordenamento jurídico brasileiro, mormente, na Lei nº 7.347/85 e na Lei nº 8.078/90, como se vê, respectivamente:

> Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:
>
> IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo
>
> Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

Outrossim, o art. 5º, V, da Constituição Federal, a norma hierarquicamente superior que trata do instituto da reparação do dano moral na legislação pátria, não faz qualquer ressalva em relação à reparação do dano moral causado pela simples indeterminação da pessoa lesionada, não cabendo, assim, que se faça uma interpretação restritiva.

Esclarecido isso, tem-se que o dano moral coletivo, segundo Tiago de Xisto Medeiros, consubstancia-se em uma lesão na esfera moral de uma comunidade, isto é, a violação de valores coletivos, atingidos injustificadamente do ponto de vista jurídico. A idéia e o reconhecimento do dano moral coletivo (*lato sensu*), bem como a necessidade de sua reparação, constituem mais uma evolução nos contínuos desdobramentos do sistema da responsabilidade civil, significando a ampliação do dano extrapatrimonial para um conceito não restrito ao mero sofrimento ou à dor pessoal, porém extensivo à toda modificação desvaliosa do espírito coletivo, ou seja, a qualquer ofensa aos valores fundamentais compartilhados pela coletividade, e que refletem o alcance da dignidade dos seus membros. [1]

Carlos Alberto Bittar Filho conceitua, por sua vez, o dano moral coletivo como "injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos." Em seguida, esclarece: "Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico"

No que diz respeito à função da condenação, o referido autor sustenta ser necessária utilização sobretudo "da técnica do valor de desestímulo, a fim de que se evitem novas violações aos valores coletivos, a exemplo do que se dá em tema de dano moral

1(MEDEIROS, Xisto Tiago de. **Dano moral coletivo**, São Paulo, LTr, 2004. P. 126).

individual; em outras palavras, o montante da condenação deve ter dupla função: compensatória para a coletividade e punitiva para o ofensor. [2]

É importante registrar que o STJ, apesar de num primeiro momento não ter aceitado a figura jurídica em tela, passa hodiernamente não apenas a reconhecer-lhe existência, como também a assinalar que a prova de sua ocorrência é dispensável, pois a lesão a valores protegidos pelo ordenamento é em muitos casos facilmente perceptível, estando ligada de forma automática à conduta ilegal. É o próprio STJ quem relata o fato em seu sítio eletrônico, em matéria especial de 17/06/2012 (ver íntegra em www.stj.jus.br).

> ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. OMISSÃO INEXISTENTE. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. CONDENAÇÃO A DANO EXTRAPATRIMONIAL OU DANO MORAL COLETIVO. POSSIBILIDADE. PRINCÍPIO IN DUBIO PRO NATURA. 1. Não há violação do art. 535 do CPC quando a prestação jurisdicional é dada na medida da pretensão deduzida, com enfrentamento e resolução das questões abordadas no recurso. **2. A Segunda Turma recentemente pronunciou-se no sentido de que, ainda que de forma reflexa, a degradação ao meio ambiente dá ensejo ao dano moral coletivo.** 3. Haveria contra sensu jurídico na admissão de ressarcimento por lesão a dano moral individual sem que se pudesse dar à coletividade o mesmo tratamento, afinal, se a honra de cada um dos indivíduos deste mesmo grupo é afetada, os danos são passíveis de indenização. 4. As normas ambientais devem atender aos fins sociais a que se destinam, ou seja, necessária a interpretação e a integração de acordo com o princípio hermenêutico in dubio pro natura. Recurso especial improvido.(STJ - REsp: 1367923 RJ 2011/0086453-6, Relator: Ministro HUMBERTO MARTINS, Data de Julgamento: 27/08/2013, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 06/09/2013) grifo nosso.

No Tribunal Regional Federal da 4ª Região, o cabimento de condenação em dano moral coletivo também é questão pacífica atualmente, senão vejamos:

> **EMENTA:** PROCESSO CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. AMPLIAÇÃO SUBJETIVA DA DEMANDA. ESTABILIDADE. CERCEAMENTO DE DEFESA. NÃO VERIFICAÇÃO. DANO MORAL COLETIVO. MORTE DE INDÍGENA. ABALO NA COMUNIDADE. RESPONSABILIDADE DO PODER PÚBLICO. PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS. OMISSÃO. 1. Inexiste indevida ampliação subjetiva da demanda, no comando sentencial, quando o magistrado apenas impõe o efetivo acompanhamento, por autarquia federal atribuída, do cumprimento das obrigações de fazer a serem custeadas pelo demandado. 2. Não há ofensa ao princípio da estabilidade da demanda quando o juízo singular, ao sentenciar, acolhe, ainda que

2 **Dano moral coletivo no atual contexto brasileiro.** *Revista de Direito do Consumidor* n. 12. São Paulo, Revista dos Tribunais, out-dez, 1994, p. 55.

parcialmente, os pedidos veiculados na petição inicial e especificados em alegações finais, em acordo com a prova técnica produzida. Ademais, havendo ampla participação dialética na colheita de provas, impertinente se apresenta a alegação de cerceamento de defesa. 3. Quando o material retratado nas provas carreadas aos autos dá conta da existência de evento danoso e da participação culposa, da entidade pública requerida, nos danos apontados (omissão culposa e nexo causal), viável se apresenta a responsabilização por danos morais coletivos (na espécie, dano causado a comunidade indígena específica). 4. Apelações e remessa oficial improvidas. (TRF4, APELREEX 5038059-77.2011.404.7100, Terceira Turma, Relator p/ Acórdão Fernando Quadros da Silva, D.E. 12/12/2012)

Ainda no que tange à condenação em dano moral coletivo no âmbito do TRF4, vale ser citado precedente envolvendo especificamente concessionária de serviço público:

(...) Danos morais coletivos O pedido de condenação da Brasil Telecom S.A. ao pagamento de indenização a título de dano moral coletivo merece ser provido.
Com efeito, ao desenvolver atividade de telefonia com descuro à legislação de regência e com frustração à meta de universalização do serviço de telefonia fixa comutada prestado no regime público, a ré produziu lesão coletiva a direitos do consumidor. E, tal conduta caracteriza dano moral coletivo que merece ser reprimido, especialmente pelo aspecto pedagógico e como forma de se evitar que tais situações venham a se repetir no futuro.(...) (TRF4, AC 5007631-88.2011.404.7205, Terceira Turma, Relator p/ Acórdão Carlos Eduardo Thompson Flores Lenz, D.E. 19/07/2013).

Sendo assim, tendo em vista a grave violação da ordem jurídica perpetrada pela empresa-ré, os graves danos sociais e ambientais causados, a ineficácia da tutela individual e o caráter pedagógico que o caso exige, é imperativa a condenação da empresa ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em danos morais coletivos, levando em conta, sobretudo: a equidade, o bom senso, o princípio pedagógico, a extensão, a natureza, a gravidade, a repercussão da ofensa e a situação econômica do infrator.

VIII - DA NECESSIDADE DA CONCESSÃO DA LIMINAR:

Tratando-se de obrigação de fazer ou não-fazer, mister invocar os dispositivos abaixo:

"Art. 461. Na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou, se procedente o pedido,

determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do adimplemento. (Redação dada pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)

(...)

§ 3º Sendo relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final, é lícito ao juiz conceder a tutela liminarmente ou mediante justificação prévia, citado o réu. A medida liminar poderá ser revogada ou modificada, a qualquer tempo, em decisão fundamentada. (Incluído pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)

§ 4º O juiz poderá, na hipótese do parágrafo anterior ou na sentença, impor multa diária ao réu, independentemente de pedido do autor, se for suficiente ou compatível com a obrigação, fixando-lhe prazo razoável para o cumprimento do preceito. (Incluído pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)".

Resta claro *in casu* a prova inequívoca, consubstanciada nas cópias do ICP nº 1.33.005.000236/2013-22, que instruem a presente inicial, além da verossimilhança da alegação. As questões de fato estão exaustivamente provadas, além de serem públicas e notórias, assim como a fundamentação constitucional e legal referida dá sustentáculo aos pedidos.

A aparência do bom direito, salvo melhor juízo, está comprovada pela documentação acostada aos autos, as quais demonstram a) que, a qualquer momento, novo acidente com descarrilamento de vagões e derramamento de material pode ocorrer novamente na Área de Preservação Ambiental no Município de São Bento do Sul/SC, com reflexos sérios ao meio ambiente; b) que não estão sendo observadas, dentre uma série de outras questões, as formalidades legais referentes a segurança e manutenção da linha férrea.

O perigo da demora, na mesma esteira, está mais do que evidente, diante dos diversos acidentes que têm ocorrido na ferrovia, em razão da inadequação das condições de segurança atualmente encontradas no local, causando grave risco de dano ao meio ambiente e à vida e à saúde da população, fazendo surgir a necessidade de uma resposta urgente e imediata do Poder Judiciário.

Válido, ainda, é fazermos referência aos novos conceitos e diretrizes aplicados ao direito processual civil, que empreendem um caráter moderno da Ação Civil

Pública, eis que a inovadora doutrina e a jurisprudência têm firmado o entendimento que o Juiz atua nas Ações que visam a defesa da coletividade (direitos difusos – o ora em discussão, por se tratar de meio ambiente; coletivos e individuais homogêneos indisponíveis) com ampla discricionariedade. Porém, é evidente, dentro da prudência, razoabilidade e racionalidade, a fim de não afastar e não ferir o princípio da imparcialidade, princípio informador de fundamental importância para a garantia da prestação jurisdicional.

Nesta linha de raciocínio, e alicerçado em outras grandes expressões do direito processual brasileiro, descreve, em feliz síntese, MANCUSO que:

> *"Um interessante contraponto, evidenciador do caráter moderno da ação civil pública, reside na comparação que se pode fazer entre o art. 128 do CPC (consagrador do princípio da proibição da justiça ex officio) e o disposto no art. 11 da Lei 7.347/85, autorizando o juiz a aplicar a astreinte) – multa diária – independentemente de requerimento do autor". E sendo o sistema processual do Código de Defesa do Consumidor aplicável à ação civil pública (cf. 117 desse Código), o juiz desta última poderá, tanto na obtenção da prestação específica como para seu eventual sucedâneo, "determinar as medidas necessárias, tais como busca e apreensão, remoção de coisas e pessoas, desfazimento de obra, impedimento de atividade nociva, além de requisição de força policial" (parágrafo 5º. do art. 84). V. parágrafo 5º. do art. 461 do CPC, acrescentado pela Lei "8.952/94". (in: MANCUSO, Rodolfo de Camargo. Ação Civil Pública: em defesa do meio ambiente, do patrimônio cultural e dos consumidores. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001, p. 87).*

IX - DO PEDIDO LIMINAR:

Em face do exposto, e pelo que mais que consta da farta documentação anexa, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL requer a Vossa Excelência, com fundamento no art. 12 da Lei Nº 7.347/85 c/c o art. 273, do Código de Processo Civil – ***ANTECIPAÇÃO DE TUTELA*** -, assim como no poder geral de cautela deferido ao Juiz pelos arts. 798 e 799, também do Código de Processo Civil, **obedecendo-se o art. 2º., da Lei 8.437/92,** a expedição de **MANDADO LIMINAR**, determinando-se:

01. Que a demandada ALL - América Latina Logística do Brasil S.A., num prazo de 10 (dez) dias, tome todas as medidas necessárias para evitar novos

acidentes no local dos fatos específicos - Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, trazendo prova nos autos, sob pena de multa diária no valor de R$ 1.000,00 (um mil) reais e multa de R$ 100.000,00 (cem mil) reais em caso de cado novo acidente que venha a ocorrer no mesmo local;

02. Que em 15 (quinze) dias o IBAMA realize nova (primeira) vistoria na linha férrea do local dos fatos específicos em que ocorreram os reiterados acidentes - Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, e no prazo de 30 (trinta) dias, realize vistoria em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC e indique, mediante laudo de equipe técnica, a situação atual da operação da linha férrea por parte da ALL, inclusive e principalmente para esclarecer se o licenciamento ambiental e as condicionantes previstas no mesmo estão sendo devidamente respeitados, bem como para informar se aplicou alguma penalidade/multa administrativa em relação aos fatos específicos, parte do objeto da presente Ação Civil Pública.

03. Que em 60 (sessenta) dias os demandados sejam obrigados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, a patrocinarem um diagnóstico, por meio de equipe técnica habilitada, em que fiquem minudentemente demonstradas todas as inadequações e irregularidades da operação da linha férrea especificamente na Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, localidade em que ocorreram reiterados acidentes, bem como em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC, principalmente no que tange à questão de segurança e proteção do meio ambiente, indicando as medidas adequadas e suficientes para a solução de tais problemas;

04. Após tal prazo, sejam os demandados obrigados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, num prazo de 120 (cento e vinte) dias ou em outro prazo a ser definido pelo prudente arbítrio de Vossa Excelência, a promoverem as medidas tendentes à solução dos problemas e inadequações apontados no diagnóstico pleiteado no pedido anterior.

05. Em caso de descumprimento da ordem judicial, requer-se ainda, com supedâneo no art. 12, parágrafo 2º, da Lei nº 7.347/85, a cominação de multa diária em valor a ser estipulado pelo prudente arbítrio de Vossa Excelência, sendo que em relação ao pedido de nº 01 este Parquet Federal indicou valores a título de sugestão, para apreciação desse MM. Juízo Federal.

X - DOS PEDIDOS PROCESSUAIS E DO PEDIDO FINAL:

Após a confirmação do requerido na Liminar, requer-se:

01. A citação dos demandados para responderem a presente ação, com as advertências de praxe (em caso de revelia), e para produzirem a prova que quiserem, na forma do pedido abaixo especificado.

02. A notificação do Município de São Bento do Sul/SC e Corupá/SC para, se tiverem interesse, virem compor o pólo ativo do feito.

03. A condenação definitiva de ambos os demandados, solidariamente ou dentro da responsabilidade de cada um, nas obrigações de fazer consistentes na realização de estudo técnico e na posterior implantação das medidas cabíveis no que tange à questão de segurança e proteção do meio ambiente nos termos dos pedidos liminares 2 e 3, para solucionar as inadequações e irregularidades da operação da linha férrea especificamente na Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, localidade em que ocorreram reiterados acidentes, bem como em relação à linha férrea existente na Subseção da Justiça Federal de Jaraguá do Sul/SC.

04. A condenação definitiva da empresa ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em obrigação de fazer consistente em manter em condição adequada de segurança e trafegabilidade, conforme os requisitos e cláusulas estabelecidas nos contratos de concessão e na legislação pertinente toda a infraestrutura e a superestrutura da via permanente/linhas férreas, por ela operada e a ela concedida, cujos trechos situem-se dentro dos limites territoriais da Subseção Judiciária da Justiça Federal de Jaraguá do

Sul, principalmente no trecho ferroviário da Área de Proteção Ambiental Rio Vermelho/Humbold, em São Bento do Sul/SC, local em que ocorreram reiterados acidentes. Da mesma forma, e na mesma área acima referida, também seja condenada a operar em condições de adequada segurança ambiental, de acordo com o licenciamento ambiental e as normas ambientais vigentes.

05. A condenação da ALL - América Latina Logística do Brasil S.A em danos morais coletivos, em valor a ser arbitrado por Vossa Excelência no valor que este Juízo entender de direito, não inferior a R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), valor esta a ser revertido em favor de obras de cunho social para a comunidade que foi diretamente afetada pelas ilegalidades e arbitrariedades, a serem escolhidas no momento da execução da sentença ou, alternativamente, que tal valor seja revertido ao Fundo próprio de que trata o art. 13 da Lei Nº. 7.347/85..

06. A condenação do IBAMA para que realize de forma adequada e constante a fiscalização do empreendimento licenciado, para fins de verificar se as condicionantes ambientas estão sendo cumpridas e, em caso de serem observadas irregularidades/ilegalidades, para que tome as medidas administrativas cabíveis e necessárias ao caso.

07. A condenação da União para que realize de forma adequada e constante a fiscalização do contrato de concessão e, em caso de a concessionária ré não cumprir as determinações/obrigações a ela impostas, seja decretada a caducidade da concessão, retomando o serviço, na forma do artigo 38, caput e parágrafos da Lei 8.987/95;

08. A condenação, em caso de descumprimento das obrigações contidas no provimento final, com fulcro no art. 11, da Lei No. 7.347/85, em multa a ser fixada pelo prudente arbítrio desse MM. Juízo Federal.

09. Por fim, requer-se a condenação dos demandados ao pagamento das custas processuais e do ônus da sucumbência.

10. Protesta-se, derradeiramente, pela produção de todo o gênero de provas admitidas em direito, especialmente a testemunhal, a pericial e inspeção judicial, que desde já se requer.

Dá-se à causa o valor de R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Jaraguá do Sul/SC, 10 de setembro de 2014.

CLAUDIO VALENTIM CRISTANI
Procurador da República

Procuradoria da República em SC MPF Ministério Público Federal PRISC

Documento eletrônico assinado digitalmente por **CLAUDIO VALENTIM CRISTANI**, Procurador da República, em 10/09/2014 às 14h15min.

Este documento é certificado conforme a MP 2200-2/2001, que instituiu a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4588
Ass.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA – Sede Nacional

Cota nº 606/2014 PGF/PFE-IBAMA-SEDE/COJUD

Brasília, 22 de setembro de 2014.

Ref.: Doc. nº 02001.017875/2014-70 (ACP nº 5008250-98.2014.4.04.7209)

Assunto: Ofício com pedido de subsídios

1. A Procuradoria Seccional da União solicitou subsídios à Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes (Ofício nº 1266/2014-AGU/PSU/BNU), que reencaminhou pedido à PFE/IBAMA/SEDE (Ofício nº 221/2014/CONJUR-MT/CGU/AGU:CGJJ/dalb, com o fim de fazer a defesa da União em ação civil pública (Processo nº 5008250-98.2014.4.04.7209) ajuizada pelo Ministério Público Federal, em desfavor da UNIÃO, IBAMA e ALL – América Latina Logística S.A, relatando irregularidades e descarrilamentos de vagões da ALL – América Latina Logística S.A ocorridos em 19 de julho de 2012, 1º de agosto de 2012 e 22 de setembro de 2013, em área de proteção ambiental do Rio Vermelho/Humbold, São Bento do Sul/SC, com consequente despejo de material orgânico.

2. Considerando que o empreendimento é licenciado pelo IBAMA, a este também incumbe a fiscalização, havendo a necessidade de subsidiar não apenas a defesa União, mas também a sua própria defesa, relatando a situação do licenciamento ambiental, inclusive quanto ao cumprimento das condicionantes de mitigação de impactos ambientais. Assim também, informar que medidas fiscalizatórias foram adotadas em vista da notícia de descarrilamentos nos anos de 2012 e 2013.

3. **À COTRA/DILIC**, para prestar informações sobre o licenciamento ambiental e após reencaminhar à diretoria/setor responsável pela fiscalização, para que informe sobre as medidas tomadas em vista dos descarrilamentos noticiados.

4. Por oportuno, solicito que as informações venha à COJUD até o dia 02/10/2014.

5. **A COTRA/DILIC.**

José Carvalho dos Anjos
Procurador Federal – Mat. 1312058
Coordenador Nacional do Contencioso Judicial
AGU/PGF - PFE/IBAMA/SEDE/COJUD

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4589
ASS.

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
SCEN - Trecho nº 02 - Edifício Sede - Asa Norte - Brasília - DF - 70818-900
Tel: (61) 3316-1302 / 3316-1681
DILIC

Nº Protocolo: ACP 5011382-05.2014.404.7003/PR - DECISÃO TÚNEL DE MARINGÁ	
Destinatário: CGTMO	**Data:** 23/09/2014
Despacho: 1. Para conhecimento e eventuais providências que o caso requer.	Paulo Grieger Analista Ambiental Matrícula: 6788130 DILIC/IBAMA

Destinatário:	**Data:**
Despacho: À COTRA, p/ ANÁLISE E MANIFESTAÇÃO em 23.9.2014 Andreas Vinicius Lette Cabral de Melo Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis CGTMO/DILIC/IBAMA	

Destinatário:	**Data:**
Despacho: - A Analista Giuliana e equipe para conhecimento 25/9/14 Tatiana Veil Tatiana Veil de Souza Coordenadora de Licenciamento de Transportes COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA	

Destinatário:	**Data:**
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4530
ASS.

Data: 22-09-2014 [16:02:55]
De: João Carlos Bohler <joao.bohler@agu.gov.br>
Para: dilic.sede@ibama.gov.br
Cc: proge.sede@ibama.gov.br
Assunto: ENC: decisão ACP Túnel de Maringá

Boa tarde Srs.
Envio de ordem da Drª. Rita.
Att.
João Carlos Bohler - PFE / IBAMA - PR.

De: Rita de Cassia Linhares Pulner
Enviado: segunda-feira, 22 de setembro de 2014 11:08
Para: João Carlos Bohler
Assunto: ENC: decisão ACP Túnel de Maringá

Dr. João,
Devemos encaminhar este parecer de força executória para a DILIC com cópia para a PROGE. Paralelamente, solicito contato com a PRF4 para atendimento especial no Agravo. Sugiro falar com a Dra Alejandra que trata das ações prioritárias.
Att.
Rita de Cassia Linhares Pulner
Coordenadora Estadual
PFE/IBAMA-PR
(41) 3360-6184
* rita.pulner@agu.gov.br<mailto:rita.pulner@agu.gov.br>

[X]

De: Leonardo Zagonel Serafini
Enviado: segunda-feira, 22 de setembro de 2014 11:00
Para: Rita de Cassia Linhares Pulner
Assunto: decisão ACP Túnel de Maringá

Rita, como combinado, segue em anexo o parecer de força executória da antecipação de tutela proferida na ACP proposta pelo MPF relativamente ao licenciamento do Túnel de Maringá (autos 50113820520144047003), com o destaque que no agravo de instrumento interposto (autos 50227047920144040000), ainda sem decisão do relator no TRF. A decisão determina a exigência de EIA/RIMA relativamente à construção e operação do túnel pelo IBAMA em face do concessionário (ALL) e está em pleno vigor, com reflexos para a renovação da licença de operação da ferrovia.
Envio também a nota técnica da COTRA/DILIC/IBAMA, com as informações prestadas para fins de subsídio do agravo de instrumento.
Fico a disposição para todas as informações necessárias sobre o caso.
Abraços

Leonardo Zagonel Serafini
Procurador Federal
Procuradoria Seccional Federal em Maringá/PR
(44) 3301-3500

AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5011382-05.2014.404.7003/PR
AUTOR

:

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

RÉU

:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

:

ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S A

:

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

:

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

:

UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO

DECISÃO (liminar/antecipação da tutela)
1. Relatório

Trata-se de ação civil pública movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A, DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA e UNIÃO (AGU), na qual o autor requer a concessão de liminar nos seguintes termos:

a) obrigação de fazer, para que a concessionária América Latina Logística do Brasil S/A, no prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias, seja compelida a realizar as obras que garantam a segurança do túnel ferroviário do Novo Centro, conforme sugestão do 5° Grupamento de Bombeiro de Maringá-PR, a saber:

SISTEMA PASSIVO: São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:
1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte;
2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;
5) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;
6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;
7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;
8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.

SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visem assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:
1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, nadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;
2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

b) obrigação de fazer, para que o DNIT atue no sentido de ver implementadas as medidas de segurança acima descritas e outras que vierem a serem apontadas no decorrer da instrução desta ação.
c) obrigação de fazer para que a ANTT fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e se o DNIT está cumprindo adequadamente as atribuições que lhe foram cometidas.
d) obrigação de fazer para que o IBAMA proceda a exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis.
e) obrigação de fazer, para que a União, poder concedente, seja compelida a fiscalizar os contratos de concessão de serviços de transporte ferroviário celebrados com as concessionárias rés, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei n° 8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas;

Ao final, pede:

c) no mérito, a confirmação, na integralidade, da tutela liminar requerida, nos termos acima expostos;
d) a condenação da América Latina Logística do Brasil S/A por danos morais coletivos, em valor a ser estipulado pelo Juízo, causados em razão do descumprimento de suas obrigações legais e contratuais;
e) sejam determinadas, se o caso, as medidas necessárias para o cumprimento da tutela aqui requerida

(obrigações de fazer e não fazer), na forma prevista no § 5°, do artigo 461 e no § 3° do artigo 273, ambos do Código de Processo Civil;
f) condenação dos réus ao pagamento das verbas da sucumbência;

Alega a parte autora, em resumo, que: (i) o objetivo primordial da presente Ação Civil Pública é, sobretudo, a proteção da população maringaense que vive no entorno do túnel ferroviário do Novo Centro, exposta a riscos decorrentes da falta de observação de normas relativas ao transporte de produtos perigoso e da ausência de equipamentos de segurança que visem reduzir a possibilidade de acidentes no empreendimento, sob concessão da ré América Latina Logística do Brasil S/A; (ii) pretende-se também a proteção do meio ambiente, a fim de que o órgão ambiental federal competente promova a adequada avaliação ambiental e licenciamento dos empreendimentos; (iii) imperioso que se faça cessar a inércia, tanto da União, como do DNIT e da ANTT, além do IBAMA, evidentemente, na atuação de efetiva fiscalização da segurança e da preservação do meio ambiente em relação ao túnel ferroviário do Novo Centro; (iv) cada um dos entes que têm sua parcela de responsabilidade sobre o empreendimento ferroviário localizado no Novo Centro de Maringá-PR deve exercer, de fato, suas atribuições, para a adequada preservação da segurança e do meio ambiente, de forma a atender ao princípio da eficiência; (v) com a instauração do Inquérito Civil n° 1.25.006.000313/2010-63, objetivou-se apurar notícias de irregularidades no controle da poluição, especialmente no sistema de ventilação, monitoramento de gases e detecção de incêndio no túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá, localizado sob a Avenida Horácio Racanello, entre as Avenidas Paraná e Pedro Taques, em Maringá-PR, cuja extensão é de 1.640 metros; (vi) segundo apurou-se no inquérito civil, o túnel ferroviário de Maringá-PR foi construído sem que fosse precedido de procedimento administrativo para o licenciamento ambiental do empreendimento; (vii) a utilização do túnel pela ALL tem se dado sem a adoção de uma série de normas de segurança exigíveis para o transporte de produto perigoso, conforme apontamentos do Corpo de Bombeiros de Maringá; (viii) a análise feita pelo 5° Grupamento de Bombeiros de Maringá no Plano de Ação de Emergência da ALL referente à passagem de composições pelo túnel revela a ausência de adoção de uma série de medidas imprescindíveis à segurança da operação; (ix) verifica-se a premente necessidade de se realizar Estudo de Impacto Ambiental e o consequente Relatório de Impacto Ambiental no túnel ferroviário do Novo Centro, notadamente em razão do transporte de líquidos inflamáveis no local, bem como obrigar a empresa concessionária a adotar uma série de medidas de segurança visando a proteção do meio ambiente e da população maringaense que vive no entorno do empreendimento. Discorre sobre as obrigações dos réus e legislação de regência da matéria. Junta documentos (Evento 1).

Em decisão associada ao Evento 3, o Juízo determinou a intimação do autor para fundamentar o pedido de danos morais coletivos e estimar o valor da respectiva indenização, declinando pedido correspondente quantificado (Evento 6).

Determinada a intimação do Comandante do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá para esclarecimentos acerca da atual situação do túnel (Evento 6).

Emenda à inicial, com quantificação do pedido de danos morais coletivos (Evento 11).

Informações do Comandante do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá (Evento 13).

É o relatório. Decido.

2. Fundamentos

O artigo 12 da Lei n.º 7.347/85, Lei da Ação Civil Pública, dispõe que o juiz poderá conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.

Para concessão da liminar revela-se indispensável a relevância dos fundamentos invocados e a grande probabilidade de dano irreparável ou de difícil reparação caso a medida seja concedida somente ao final do processo.

In casu, considero presentes os requisitos necessários à concessão da liminar imediatamente. Explico.

O Ministério Público Federal questiona a falta de segurança do túnel ferroviário que corta o Novo Centro de Maringá, no sentido Leste-Oeste, bem como a ausência de fiscalização dos órgãos públicos competentes, tanto em relação à observância das normas de segurança quanto às regras de proteção ao meio ambiente.

Segundo afirmado na petição inicial, a presente demanda tem por escopo a consecução dos seguintes objetivos:

1) impedir o transporte de produto perigoso (etanol) pela ALL sem que haja, antes, a exigência de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do túnel ferroviário, pois, conforme demonstrar-se-á a seguir o EIA/RIMA é condição necessária para este empreendimento;

2) obrigar a concessionária ALL a executar obras e instalar equipamentos necessários a tornar mais segura a prestação do serviço público decorrente da atividade econômica por ela exercida;

3) determinar ao IBAMA que exija o EIA/RIMA do empreendimento ferroviário e suas infraestruturas, de modo a precisar, pormenorizadamente, as consequências da atividade desenvolvida pela ré ALL;

4) compelir a ANTT a exercer constante fiscalização do transporte ferroviário no trecho do túnel do Novo Centro de Maringá-PR no que concerne às questões atinentes à segurança na prestação do serviço;

5) determinar que o DNIT, na condição de administrador da faixa de terras do túnel ferroviário, a qual pertence

à União, passe a exigir que a ALL cumpra as exigências apontadas como mitigadoras dos riscos da prestação do serviço que lhe é incumbindo;

6) assinalar que a União, que tem o encargo de fiscalizar o cumprimento das cláusulas previstas no contrato de concessão da malha ferroviária firmado com a ALL, assim o faça, atendendo aos preceitos previstos em contrato e na legislação que trata do tema (leis nº 8.987/95 e 8.666/93).

A região central de Maringá, denominada Novo Centro, é cortada, no sentido Leste-Oeste, por malha ferroviária federal atualmente operada pela concessionária ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A, mediante contrato de concessão celebrado com União.

Em tempos idos, como é de notório conhecimento dos moradores locais, a ferrovia atravessava a cidade normalmente sobre a superfície, praticamente dividindo-a em duas, uma no lado norte e outra no lado sul, atravancando o desenvolvimento do município, especialmente na região central. Os transtornos causados eram muitos, pois, como haviam poucas vias públicas de ligação cruzando a ferrovia, o trânsito de veículos e pedestres era constantemente interrompido para a passagem das composições, agravando-se sobremaneira a situação em época de safra, dado o tráfego intenso das locomotivas.

Diante do anseio da comunidade local para solução da questão, iniciaram-se estudos para a retirada da linha férrea do perímetro urbano, especialmente central, ou de outro meio alternativo de equação do problema, optando-se pelo rebaixamento da linha férrea, com construção de túneis na região mais central e de trincheiras a céu aberto em outros trechos.

Conforme relatório de vistoria recentemente emitido pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros (Evento 13, OFIC1), atualmente, o rebaixamento da linha férrea é composto por trincheiras e túneis num total de 7.000 metros, merecendo especial destaque para o caso em apreço o túnel 2.000 metros situado entre as Avenidas Pedro Taques e Paraná, bem como outro com 550 metros localizado entre a Avenida 19 de Dezembro e rua Arlindo Planas.

A conclusão do túnel maior, ocorrida em 2005/2006, propiciou amplo desenvolvimento imobiliário do Novo Centro, no qual atualmente encontra-se edificados inúmeros edifícios residenciais e comerciais, grande shopping center que margeia o túnel, supermercados, dentre outros. Além disso, sobre a laje do túnel foi construída a Avenida Horácio Raccanello Filho, importante via de ligação no sentido Leste-Oeste, com intenso tráfego diário de veículos.

Ocorre que a realização da obra, embora tenha possibilitado vertiginoso desenvolvimento da região e solucionado os problemas ocasionados pela antiga ferrovia convencional, trouxe novas e graves preocupações relacionadas à segurança da população e ao equilíbrio do meio ambiente.

Os documentos que instruem a inicial (Evento 1) demonstram que desde o início de procedimento investigatório (instaurado pelo Ministério Público Estadual, posteriormente enviado ao Ministério Público Federal, dado o envolvimento da União e órgãos federais na questão), ainda no ano de 2007, ou seja, há 07 anos, o Ministério Público, representando a sociedade, vem instando administrativamente a concessionária do transporte ferroviário federal, ALL, a adotar medidas de segurança, especialmente quanto ao transporte de combustível altamente inflamável (Etanol) no interior dos túneis, não tendo a referida empresa tomado qualquer atitude, mantendo-se completamente inerte.

O risco de gravíssimo acidente é evidente e iminente. Diariamente são transportados milhares de litros de álcool pelas composições férreas que viajam pelos túneis, de modo que, qualquer sinistro ferroviário, no interior dos túneis, dado o risco real de explosão do vagões com álcool, é capaz de transformar os túneis em espécie de 'bomba' com efeitos devastadores e catastróficos, pois, como já referido, sobre o túnel corre via urbana de tráfego intenso de veículos e pedestres, circundada por diversos grandes edifícios residenciais e comerciais.

Diante desse risco imediato, o autor instou o 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros a fazer um estudo e apresentar medidas preventivas de segurança a serem adotadas pela ALL, que emitiu o Relatório n.º 01/2009, datado de 24/04/2009, sugerindo a adoção de medidas de segurança, por intermédio de sistemas denominados de 'Sistema Ativo' e 'Sistema Passivo', nos seguintes termos (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91):

SISTEMA PASSIVO: São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:
1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte;
2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;
5) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;
6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;
7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;
8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.
SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visem assegurar a execução ou proibição de atos

necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:
1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, nadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;
2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

Considerando que as medidas acima foram sugeridas em relatório datado de 24/04/2009, o Juízo requisitou informações ao Comandante do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, sobre o quadro atual de segurança da obra.

Em novo relatório (Evento 13, OFIC1), recentemente emitido (11/08/2014), a autoridade militar não só reiterou os termos do relatório anterior como também ressaltou que nenhuma medida de mitigação aos possíveis desastres foi adotada pela ALL, havendo sensível piora do quadro anterior, uma vez que houve ampliação da obra, com construção de túnel de aproximadamente 550 metros entre a Avenida 19 de Dezembro e rua Alindo Planas e de trincheira entre esta e a Avenida Paranavaí. Esse novo relatório, apresenta as seguintes conclusões:

'Diante da vistoria realizada, verificou-se que as ameaças foram potencializadas pela construção de mais um trecho do túnel, bem como da construção de uma trincheira, sem talude, criando a ameaça de desmoronamento de barranco com possíveis danos patrimoniais e vítimas humanas, verificou-se ainda o surgimento de esgoto com dejetos, o que vem a caracterizar dano ambiental pela ausência de tratamento, ou algo que o valha.
Verificou-se, que as galerias de água pluvial encontram-se obstruídas, impedindo o escoamento da água no interior do túnel.
Foi constatado, a presença de tubulações expostas as quais lançam água na trincheria do túnel, ausência de canalização das galerias de água pluvial, o que vem a inundar o interior do túnel nos dias de chuvas.
Ausência de sistema ativo e passivo de incêndios, ou qualquer outro meio que visem a mitigar os riscos de acidentes no interior e nas trincheiras, que fazem parte do rebaixamento da linha férrea.
Foi constatado a presente de tubulações com cabos expostos.
Inexiste qualquer entrada alternativa para o interior do túnel, que venha a facilitar acesso das equipes de socorro na eventualidade de um sinistro.
Dessa forma, pode-se concluir, que o relatório feito pela 5ª Coordenadoria Regional de Proteção e Defesa Civil, apesar de datado de 24/04/2009, é atual e com ameaças pontecializadas pela construção de um novo túnel e trincheira sem talude.'

Como se vê, a omissão da ré ALL, concessionária de importante serviço público de transporte ferroviário, é clarividente e inconteste. A ré ALL vem transportando combustível altamente inflamável (Etanol) há pelo menos 07 anos pelos túneis Novo Centro de Maringá sem adotar as necessárias e pertinentes medida de segurança para tanto, colocando em premente risco a integridade física de seus funcionários e da população local.

A iminente possibilidade de uma catástrofe é igualmente real e inconteste, estando sua ocorrência relegada ao mero sabor da sorte e do acaso. Há inúmeros exemplos de que a omissão do Poder Público na fiscalização de normas de segurança em obras, serviços públicos e locais de intensa concentração de pessoas concorreu para o acontecimento de acidentes fatais e de grandes proporções, nos quais inúmeras vidas foram brutalmente ceifadas.

Rememore-se o caso do incêndio da Boate Kiss, ocorrido em 27/01/2013, na cidade de Santa Maria/RS, em que falhas na fiscalização e inobservância das normas de segurança ocasionaram a morte de 242 pessoas, além de 116 feridos. O mesmo se diga do recente desabamento de viaduto em construção na cidade de Belo Horizonte, com vários mortos e feridos. Na mesma linha, o notório desabamento, em 2009, da Estação Pinheiros da Linha 4 do metrô de São Paulo, com 06 seis mortos.

A história também é repleta de vários acidentes ferroviários com muitas vítimas fatais, tanto por falha humana quanto por falha mecânica. Em 2013, próximo à estação de Santiago de Compostela, Espanha, uma trem em alta velocidade descarrilou, matando pelo menos 60 pessoas, sendo que treze vagões saíram dos trilhos e pelo menos 02 deles pegaram fogo. Em fevereiro de 2012, na Argentina, um trem da linha Sarmiento se chocou ao chegar ao terminal de Once e provocou a morte de 51 pessoas. Em 2012, um acidente entre dois trens em Anantapur, Índia, deixou 20 mortos e 35 feridos (fonte: http://noticias.terra.com.br/mundo/europa/veja-fotos-dos-mais-tragicos-acidente s-com-trens-dos-ultimos-anos,64feda5236a00410VgnVCM3000009acceb0aRCR D.html).

Portanto, como se vê, aquilo que se tem por inesperado acontece com muito mais frequência do que se imagina, de modo que as medidas de segurança recomendadas pelo Corpo de Bombeiros de Maringá são absolutamente necessárias e urgentes, já que diuturnamente a população maringaense vem sendo exposta a risco de acidente fatal, com nefastas consequências. A maioria das pessoas que habita aquela região ou diariamente passa sobre túnel sequer desconfia do perigo escondido no subsolo.

Ademais, as medidas propostas pelo Corpo de Bombeiros não são difíceis de ser implementadas e sua utilidade e necessidade são evidentes, conforme abaixo explicitado:

SISTEMA PASSIVO

- Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte.
Justificativa: trata-se de sistema contra incêndio por coluna seca de traçado vertical que comporta o

acoplamento direto, ou através de ligação, entre a coluna e a sua boca de alimentação. Sistema necessário à manutenção da estrutura do túnel em caso de incêndio.

- Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre.
Justificativa: medida autoexplicativa. É evidente a necessidade de iluminação do túnel em caso de emergência.

- Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro.
Justificativa: medida autoexplicativa. Em caso de desastre a existência de fumaça em excesso impediria ou dificultaria sobremaneira o trabalho das equipes de resgate.

- Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso.
Justificativa: medida autoexplicativa, já que é indispensável que o túnel tenha fácil acesso aos veículos e pessoal de socorro.

- Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto.
Justificativa: a medida tem o condão de evitar ou reduzir a propagação do fogo em caso de incêndio.
6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel.
Justificativa: sistema extremamente necessário, já que é de conhecimento público que o túnel vem sendo habitado por mendigos, moradores de rua, com evidente risco à integridade física dos mesmos. Além disso, a falta de controle de acesso ao túnel facilita a prática e ocultação de crimes no seu interior.

7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída.
Justificativa: medida visa permitir a evacuação mais rápida possível do local em caso de acidente.

8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.
Justificativa: a medida tem o escopo de evitar a propagação das chamas.

SISTEMA ATIVO

- Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos.
Justificativa: a permissão de realização de manobras no interior do túnel aumentaria a probabilidade de ocorrência de acidentes.

2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel.
Justificativa: a realização de manobra no interior do túnel com o intuito de modificar o sentido de deslocamento da composição também aumentaria a probabilidade de ocorrência de acidentes.

3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
Justificativa: reduz a possibilidade de descarrilamento.

4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.
Justificativa: permite a monitoração contínua das condições de segurança do túnel.

Entendo, entretanto, que o prazo requerido pelo Ministério Público Federal de 60 (sessenta) dias para implementação das medidas acima deve ser ampliado para no máximo 90 (noventa) dias, tendo em vista a quantidade de obras a serem realizadas.

Por outro lado, a necessidade de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) é impositiva, dado o efetivo potencial de lesão ao meio ambiente causado pela obra, uma vez que o túnel é utilizado para o transporte de produtos inflamáveis, que em caso de acidentes poderão contaminar o solo e o lençol freático.

O Licenciamento Ambiental consiste em um dos mais importantes instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, previsto no art. 10 da Lei n.º 6.938/1981, verbis:

Art. 10. A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. (Redação dada pela Lei Complementar nº 140, de 2011)
Está fundado no princípio da proteção, da precaução ou da cautela, basilar do direito ambiental, que veio estampado no Princípio n.º 15 da Declaração Final da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - CNUMAD (Rio-92).

Por sua vez, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), pretendido pelo autor, constitui trabalho técnico elaborado por equipe multidisciplinar que se afigura indispensável para a análise do pedido de Licenciamento Ambiental quando se tratar de empreendimento que pode causar significativo impacto ambiental. Segundo o art. 3.º da

Resolução n.º 237/1997 do CONAMA, a 'licença ambiental para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA), ao qual dar-se-á publicidade...'.

No Brasil, a 'Avaliação de Impacto Ambiental - AIA', que constitui o gênero dos estudos ambientais, foi introduzida como instrumento de política ambiental na nossa legislação federal pelo inciso III do art. 9. da Lei n.° 6.983/1981, a qual instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente.

Posteriormente, a avaliação de impacto ambiental foi devidamente consagrada pela Constituição da República, que, no inciso IV do § 1.° do art. 225, prescreve expressamente que, para assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, incumbe ao poder público exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, Estudo Prévio de Impacto Ambiental - EPIA ou, simplesmente, Estudo de Impacto Ambiental - EIA, a que se deve dar a necessária publicidade.

Portanto, no Brasil, por imposição constitucional, o EIA é obrigatório e prévio em relação à instalação de qualquer empreendimento (obra ou atividade) potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente. Não obstante, para os demais empreendimentos, outras avaliações ambientais podem ser exigidas pela autoridade ambiental.

Muito embora o conceito de 'significativo impacto ambiental' seja um tanto quanto subjetivo e indeterminado, as peculiaridades do caso impõem o EIA/RIMA para licenciamento ambiental, sob pena de proibição do transporte de líquidos inflamáveis pelos túneis, uma vez que, como bem observado pelo autor, 'somente um EIA/RIMA abrangente e completo poderia, de fato, avaliar todas as consequências negativas que o empreendimento e a atividade que nele é desenvolvida são capazes de produzir, podendo, inclusive, concluir-se que a atividade não possa ser licenciada sem a adoção de uma série de procedimentos imprescindíveis à mitigação dos riscos'.

Por fim, a omissão dos entes estatais quanto ao seu dever de fiscalizar as condições de segurança e ambientais da obra restaram evidenciadas, eis que a obra não possui licenciamento ambiental e o próprio relatório do Corpo de Bombeiros registra que, passados mais de 07 anos da conclusão do primeiro túnel, nenhuma medida de segurança foi adotada pela ré ALL, fato que, consequentmente, indica a omissão dos réus no aspecto fiscalizatório.

3. Dispositivo

Ante o exposto, defiro o requerimento de concessão de liminar, nos seguintes termos:

a) determinar a ré ALL que, no prazo de 90 (noventa) dias, realize as obras e adote todas as medidas de segurança, nos túneis ferroviários do Novo Centro de Maringá, propostas pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, conforme Relatório n.º 01/2009 (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91), sistema ativo e passivo acima destacado, sob pena de suspensão do transporte de inflamáveis pelos túneis;

Fixo multa diária de R$20.000,00 para caso de descumprimento da presente decisão liminar pela ré ALL, com início imediatamente após o prazo acima concedido, a ser revertida em favor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, regulamentado pelo Decreto n.º 1.306/1994.

b) determinar ao DNIT que fiscalize e exija e efetiva implementação das medidas de segurança em questão, bem como o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1);

c) determinar à ANTT que fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção, bem como se o DNIT está cumprindo adequadamente suas atribuições;

d) determinar ao IBAMA que proceda à exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis, bem como exija o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1), relativamente às questões ambientais;

e) determinar que a União fiscalize os contratos de concessão de serviço de transporte ferroviário celebrados com a concessionária ré, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei n°8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas.

Intime-se o autor.

Citem-se os réus, com urgência, nas pessoas dos representantes legais, para que tomem conhecimento dos termos da presente ação e, querendo, apresentem contestação no prazo legal. Na mesma oportunidade, intimem-se os réus da presente decisão.

Considerando o teor da Súmula 410 do STJ, o representante legal da ALL deverá ser citado e intimado pessoalmente, expedindo-se o que for necessário.

Maringá, 13 de agosto de 2014.

José Jácomo Gimenes

Juiz Federal

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont)!

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont)!

Procuradoria Seccional Federal em Maringá – Seção de Cobrança, Recuperação de Créditos e Contencioso Geral:

Nota Técnica 310/2014 – PSF-MGA-PR/PGF/AGU:

Ref.: Parecer conclusivo de força executória (Portaria PGF 603/2010)
Antecipação de tutela – medida liminar
Autos: 50113820520144047003 – Ação Civil Pública
1ª Vara Federal de Maringá/PR
Autor: Ministério Público Federal
Réus: ALL, DNIT, ANTT, IBAMA e União

1. Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal em face de América Latina Logística Malha Sul S/A, ANTT, DNIT, IBAMA e União, tendo por objeto a implementação de medidas de segurança e regularização de licenciamento ambiental no túnel ferroviário de 1.640 metros que atravessa o bairro Novo Centro de Maringá e é utilizado pela ALL para passagem de composições de trem, ocorrendo o transporte de líquidos inflamáveis.
2. Informa que a obra não foi precedida de licenciamento ambiental (cf. relatório da decisão em anexo). Entretanto, na petição inicial consta informação de que o licenciamento ambiental estaria sendo executado peal DLIC/IBAMA/DF, com a análise de vários documentos sobre os planos de gerenciamento de risco da obra. Há informação sobre a inexistência de EIA/RIMA sobre a obra.
3. Em relação ao IBAMA, requer o MPF, ao final, que o órgão seja compelido a exigir a realização de licenciamento ambiental da obra, com a apresentação de EIA/RIMA pelo empreendedor (petição inicial em anexo), entendo o *parquet* que há conduta omissiva do Instituto.
4. Seguidos os trâmites legais foi proferida a decisão do evento 14, com o deferimento da antecipação da tutela pleiteada, com as seguintes determinações:

> *Ante o exposto, **defiro** o requerimento de concessão de liminar, nos seguintes termos:*
>
> ***a)** determinar a ré ALL que, no prazo de 90 (noventa) dias, realize as obras e adote todas as medidas de segurança, nos túneis ferroviários do Novo Centro de Maringá, propostas pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, conforme Relatório n.º 01/2009 (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91), sistema ativo e passivo acima destacado, **sob pena de suspensão do transporte de inflamáveis pelos túneis;***
>
> ***Fixo multa diária de R$20.000,00** para caso de descumprimento da presente decisão liminar pela ré ALL, com início imediatamente após o prazo acima concedido, a ser revertida em favor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, regulamentado pelo Decreto n.º 1.306/1994.*
>
> ***b)** determinar ao DNIT que fiscalize e exija e efetiva implementação das medidas de segurança em questão, bem como o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1);*
>
> ***c)** determinar à ANTT que fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção, bem como se o DNIT está cumprindo adequadamente suas atribuições;*

d) determinar ao IBAMA que proceda à exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis, bem como exija o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1), relativamente às questões ambientais;

e) determinar que a União fiscalize os contratos de concessão de serviço de transporte ferroviário celebrados com a concessionária ré, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei n°8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas.

5. A decisão em questão, acolhendo os argumentos do MPF, entende que a realização de licenciamento ambiental é obrigatório para a atividade em questão, devendo, neste procedimento, se exigida a realização de EIA/RIMA.
6. Diante dos fatos narrados na petição inicial e a decisão que antecipou a tutela, solicito as seguintes informações:
    a. Sobre a conduta do IBAMA na análise do caso, já que conforma a petição inicial foram registradas várias análises da DILIC/IBAMA/DF sobre o empreendimento;
    b. As razões para dispensa da realização de licenciamento ambiental e de apresentação de EIA/RIMA pelo empreendedor;
    c. Sobre o interesse do IBAMA em interposição de agravo de instrumento em face da medida liminar, com o fornecimento de subsídios de fato e de direito até 05.09.2014, a fim de viabilizar a elaboração do recurso.
    d. O fornecimento de subsídios de fato e de direito para contestação da ação até 30.09.2014, a fim de viabilizar a elaboração de contestação/defesa da autarquia nos autos.
7. Informo que até o momento não há o registro da interposição de recurso contra a decisão por quaisquer partes dos autos.
8. Em anexo encaminho a petição inicial dos autos 50113820520144047003, além do Ofício dos Bombeiros mencionados na alínea 'd' (medida liminar relativamente ao IBAMA). Os demais documentos foram anexados ao SICAU, em virtude de seu tamanho, constituindo, basicamente, do Inquérito Civil Público 1.25.006.000313/2010-63. Há ainda a possibilidade de consulta dos documentos dos autos pela consulta pública do eproc da Justiça Federal do Paraná, com o uso da chave 890421579414.
9. À PF IBAMA Paraná, para as providências cabíveis.

Em 19.08.2014

Leonardo Zagonel Serafini
Procurador Federal

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA VARA FEDERAL DE MARINGÁ – PR

Tutela Coletiva – Inquérito Civil Público nº 1.25.006.000313/2010-63[1]
Ref: Meio Ambiente. Preservação da segurança pública e do meio ambiente em razão da exploração do serviço de transporte ferroviário de cargas no túnel do Novo Centro em Maringá.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pela Procuradora da República que esta subscreve, no exercício de suas funções constitucionais e legais, vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento nos arts. 127 a 129 e 225, da Constituição Federal e na Lei n.º 7.347/85, propor a presente:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE TUTELA LIMINAR

em face de:

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S/A., pessoa jurídica de direito privado, com sede em Curitiba-PR, na Rua Emílio Bertolini, nº 100, Vila Oficinas, CEP: 82.920-030, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 01.258.944/0001-26;

1 A numeração das folhas mencionadas ao longo desta petição inicial refere-se aos autos do inquérito civil em epígrafe, o qual segue digitalizado em anexo.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA TERRESTRE – DNIT, autarquia pública federal, vinculada ao Ministério dos Transportes, com sede em Brasília-DF, no Setor de Autarquias Norte, quadra 3, Lote A, Edifício Núcleo dos Transportes e com sede Regional na Avenida Víctor Ferreira do Amaral, 1500 - Tarumã – CEP 82.800-000 – Curitiba/PR, Telefone (41) 3361-7300;

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, com endereço no Setor Bancário Norte (SBN), Quadra 2, Bloco C, Brasília-DF - CEP 70.040-02;

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, autarquia federal vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, criada pela Lei nº 7.735/89, com endereço na Rua General Carneiro, 481 – CEP 80.420-150 em Curitiba, e;

UNIÃO FEDERAL, pessoa jurídica de direito público interno, representada pela Procuradoria Seccional da União em Maringá, sediada na Rua Santos Dumont nº 3.042, Edifício Iracema – sobreloja – Centro – Maringá/PR, CEP: 87013-050;

pelas razões de fato e de direito a seguir aduzidas.

I – <u>ESCOPO DA PRESENTE AÇÃO</u>

Busca-se com a presente ação civil pública, sobretudo, a proteção da população maringaense que vive no entorno do túnel ferroviário do Novo Centro, exposta a riscos decorrentes da falta de observação de normas relativas ao transporte de produtos perigosos e da ausência de equipamentos de segurança que visem reduzir a possibilidade de acidentes no empreendimento, sob concessão da ré **América Latina Logística do Brasil S/A.**

Tenciona-se também a proteção ao meio ambiente, já que, por se tratar de construção de ferrovia e rebaixamento de linha férrea executadas com recursos federais e sem apresentação de estudo de impacto ambiental, o Poder Judiciário deverá determinar ao órgão ambiental federal competente que promova a adequada avaliação ambiental e licenciamento dos empreendimentos, nos termos da Resolução do CONAMA 01/86.

A obtenção de tutela jurisdicional para a realização de licenciamento ambiental e adoção de medidas protetivas de segurança se revela necessária e imprescindível, tendo em vista a inércia e omissão dos entes responsáveis pelo empreendimento e pela sua fiscalização, conforme se verificou durante a instrução do Inquérito Civil que serve de lastro a esta ação civil pública.

Sob esse aspecto, imperioso que se faça cessar a inércia, tanto da **União,** como do **DNIT** e da **ANTT**, além do **IBAMA**, evidentemente, na atuação de efetiva fiscalização da segurança e da preservação do meio ambiente em relação ao túnel ferroviário do Novo Centro.

Sendo assim, o objetivo do **Ministério Público Federal**, com a presente ação, é que cada um dos entes que têm sua parcela

de responsabilidade sobre o empreendimento ferroviário localizado no Novo Centro de Maringá-PR seja compelido a exercer, de fato, suas atribuições, para a adequada preservação da segurança e do meio ambiente, de forma a atender ao princípio da eficiência, compreendido como adoção de ação administrativa que deve ser orientada para concretização material e efetiva da ***finalidade posta pela lei, segundo os cânones jurídico-administrativo***[2]

II – DA INSTRUÇÃO DO INQUÉRITO CIVIL

Com a instauração do Inquérito Civil nº 1.25.006.000313/2010-63 (anexo em cópia digitalizada), objetivou-se apurar notícias de irregularidades no controle da poluição, especialmente no sistema de ventilação, monitoramento de gases e detecção de incêndio no túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá, localizado sob a Avenida Horácio Racanello, entre as Avenidas Paraná e Pedro Taques, em Maringá-PR, cuja extensão é de 1.640 metros.

O feito teve início perante o Ministério Público Estadual – 13ª Promotoria de Justiça da Comarca de Maringá, a partir de pedido de providência formalizado pelo Coordenador do Projeto "Observatório Ambiental de Maringá", do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá-PR, noticiando a falta de um sistema de controle de poluição (sistema de ventilação, monitoramento de gases e detecção de incêndio) no túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá-PR (fls. 03/04).

2 FRANÇA, Vladimir da Rocha. Eficiência administrativa. In: Revista de Direito Administrativo. Rio de Janeiro : Renovar, n. 220, abr./jul. 2000, p. 168.

Prefacialmente, oficiou-se à **América Latina Logística do Brasil S/A**, ao **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT** e à Urbanização de Maringá S/A - URBAMAR para que informassem a respeito da existência e funcionamento de sistema de controle de gases e prevenção de incêndios no supracitado túnel ferroviário.

Em resposta (fl. 06), a **América Latina Logística do Brasil S/A** informou que *"(...) o prolongamento do rebaixamento da linha férrea em Maringá está sendo executado através de Convênio firmado entre o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT e a Prefeitura Municipal de Maringá/PR (Convênio DIT/TT n. 060/2002), com a interveniência desta Concessionária. (...) Em virtude da referida obra estar sendo executada através de projeto executivo contratado pelo DNIT,* ***a ALL não tem conhecimento de detalhes do projeto executivo, em especial quanto ao controle de poluição****".* (Grifei)

A URBAMAR (fl. 21) noticiou que *"(...)* ***a faixa de terras do túnel ferroviário é de propriedade federal, e atualmente sob a administração do DNIT e do SPU.*** *Em razão da vistoria realizada com a participação dos órgãos mencionados, (PMM, Urbamar, Bombeiros, ALL, Promotoria e outros) coordenados pelo COMDEMA, a* ***ALL*** *comprometeu-se a apresentar até o dia 21/12/2007 o Plano de Emissão de gases e combate a acidentes, no interior do túnel, para atendimento à solicitação inicialmente referida."* (Grifei)

Por sua vez, o **DNIT** (fl. 23), corroborou a informação da URBAMAR, dando conta de que *"(...) a ALL América Latina Logística comprometeu-se a apresentar até o dia 21/12/2007 o Plano de Gases e*

Combate a Acidentes no interior do túnel, visando o atendimento dessa Promotoria (...)".

No decorrer da instrução do feito, várias matérias jornalísticas foram publicadas por jornais locais, alertando para os riscos da falta de segurança do túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá-PR em razão do transporte de substância perigosa e da ausência de um Plano de Atendimento Emergencial (fls. 13/20, 26, 44, 274 e 295).

À fl. 24 colheu-se declarações do Professor Doutor Jorge Guerra Villalobos, autor do pedido de providência que resultou na instauração deste inquérito civil, o qual assentou *in verbis:*

> *"Que questiona a falta de avaliação ambiental do conjunto da obra que vem sendo executada com recursos federais e para os quais nenhuma ação de estudo ambiental fora até a presente data apresentada ou realizada, seja por órgão ambiental federal ou estadual; que a obra é a construção de ferrovia e rebaixamento de linha férrea, que conforme a Resolução do CONAMA 01/86, deveria ter recebido a adequada avaliação ambiental e licenciamento; ainda a resolução 237/97, no artigo 2º, diz que a localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimento e atividades utilizadoras de recursos ambientais dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis (...)".*

Indagado acerca da falta de avaliação e licenciamento ambiental para as obras de rebaixamento do túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá, o **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA** informou que o licenciamento do referido empreendimento está sendo executado pela DILIC/IBAMA – Diretoria de Licenciamento Ambiental do órgão, em Brasília-DF (fl. 54).

Às fls. 75/261, o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente – CONDEMA, encaminhou cópias do Estudo de Análise de Risco – EAR e do Plano de Atendimento a Emergência – PAE apresentados pela empresa **América Latina Logística do Brasil S/A** ao aludido conselho.

Submeteu-se, ainda, tais documentos (EAR e PAE) à análise do 5º Grupamento de Bombeiros Maringá, conforme relatório de fls. 276/294, tendo sido sugeridas algumas medidas preventivas importantes para adequar a segurança operacional da via férrea e do entorno do túnel do Novo Centro de Maringá.

Também o **IBAMA**, ao examinar o Plano de Ação de Emergência – PAE elaborado pela **ALL**, considerou o documento ***insuficiente*** e de ***baixa qualidade***, comunicando à concessionária sobre a necessidade de reapresentação de novo documento com as devidas correções (fls. 296/298).

Instado pelo 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá acerca de eventual disponibilização de recursos para a elaboração e implementação de infraestrutura de segurança contra incêndio e pânico para o túnel do Novo Centro, o **DNIT** ressaltou à fl. 341 que "(...) *a linha ferroviária em questão está sob a responsabilidade da concessionária ALL – América Latina Logística, por força de contrato de arrendamento,* ***competindo àquela concessionária manter a via férrea em condições de segurança para a operação, inclusive com instalação de equipamentos adequados****. Nesse sentido, informo que as intervenções pretendidas pelo Corpo de Bombeiros de Maringá* ***são de responsabilidade da ALL.***" (Grifei)

Consta, ainda, às fls. 643/663, relatório da Comissão Especial de Estudos da Câmara Municipal de Maringá-PR, instaurada para

analisar e propor soluções para problemas de infraestrutura do túnel do Novo Centro, a fim de prevenir acidentes com trens e minimizar as consequências para a população, tendo sido sugerida a adoção das medidas preventivas propostas pelo Corpo de Bombeiros de Maringá-PR no Relatório de fls. 276/294.

Após a declinação de atribuição do feito a este **Ministério Público Federal**, determinou-se a expedição de ofício ao **IBAMA**, solicitando informações acerca do Estudo de Análise de Riscos e Plano de Ação de Emergências apresentados pela **ALL**, referentes ao túnel ferroviário situado no Novo Centro de Maringá-PR (fl. 733).

Com a resposta do **IBAMA** (fl. 750), determinou-se nova expedição de ofício, desta feita à **Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT** solicitando esclarecimentos da agência acerca da responsabilidade pela implementação de infraestrutura de segurança no túnel ferroviário (fl. 753), tendo sido juntada resposta às fls. 754/759.

À fl. 804 consta termo de reunião realizada entre o *Parquet* Federal e os majores Sérgio Aparecido Lopes e Jair Pereira, do 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR, sendo tratadas questões relativas à adequação do Plano de Ação de Emergências (PAE) e Estudo de Análises de Riscos (EAR) apresentados pela **ALL** em relação ao túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá-PR.

O Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente – CONDEMA encaminhou, através do ofício nº 006/2013, ata de reunião realizada em 07/05/2009 sobre o Plano de Ação de Emergências e do Estudo

de Análises de Riscos elaborados pela **ALL**, relativos ao túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá-PR (fls. 805/808).

Ultimando as investigações, expediu-se ofício à Prefeitura de Maringá-PR requisitando-se cópia do Convênio DIT/TT nº 60/2002, firmado entre o Município de Maringá-PR e o **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT** para a contratação do projeto básico referente à obra de rebaixamento da linha férrea situada no Novo Centro de Maringá-PR, tendo sido acostada a resposta, acompanhada de documentos às fls. 813/832.

À fl. 833, determinou-se a juntada de peças extraídas do procedimento MPF/PRM/MGA/PR nº 1.25.006.000110/2008-52, as quais foram o Anexo III deste Inquérito Civil.

Por fim, à fl. 834, foi determinada a expedição ofícios ao DNIT, URBAMAR, IBAMA e ALL. Aos três primeiros foi requisitado o envio de cópia do EIA/RIMA da obra de rebaixamento da linha férrea entre as Avenidas Paraná e Pedro Taques. Já para os dois últimos, foi requisitado o envio de cópia do EIA/RIMA relativo ao licenciamento do transporte de combustíveis pelo referido túnel.

Em resposta, fl. 839, a URBAMAR informou que o EIA/RIMA da obra de rebaixamento do túnel foi dispensado pelo IAP, pois, de acordo com o órgão ambiental *"a referida obra não implica na implantação de novo traçado para a linha férrea, tratando-se apenas de alteração de nível sob o traçado original. O impacto gerado é referente a movimentação da terra das escavações, porém com a ocupação da área de influência é nula, minimizando seus efeitos por ventura incômodos."(fl. 843).*

Já o DNIT, a ALL e o IBAMA informaram não possuir os estudos de impacto ambiental tanto da obra como do transporte de combustíveis.

É o relatório dos principais atos praticados neste Inquérito Civil.

III – DOS FATOS

O centro da cidade de Maringá-PR é cortado no sentido Leste-Oeste por uma ferrovia operada pela **América Latina Logística do Brasil S/A**. Desde a fundação da cidade, no ano de 1947, até o ano de 1990, os moradores do município suportaram sucessivas interrupções de tráfego provocadas pelos trens ferroviários da antiga Rede Ferroviária Federal S/A transitando pelo pátio de manobras, localizado no centro da cidade.

A partir de 1990, buscou-se deslocar a ferrovia para a periferia, optando-se pelo rebaixamento do leito ferroviário, construção de viadutos nas vias transversais e construção de duas vias urbanas laterais ao trecho rebaixado. O empreendimento que contemplou o rebaixamento da via férrea e a urbanização de áreas adjacentes foi denominado "Projeto Novo Centro de Maringá".

O início do empreendimento deu-se precisamente com a retirada do pátio de manobras e o rebaixamento da ferrovia num trecho que ficou conhecido como "túnel falso".

O túnel ferroviário de Maringá-PR está construído sob a Avenida Horácio Racanello, entre as avenidas Paraná e Pedro Taques e tem uma extensão de aproximadamente 1600 metros, com 6 metros de largura, 6 metros de altura, 10,2 metros de embocadura interna e 15,2 metros de embocadura externa.

A drenagem do túnel é feita por canaletas sendo direcionada ao Parque do Ingá e o seu entorno é caracterizado predominante por ocupações residenciais e alguns centros comerciais.

Pois bem. A malha férrea federal que era, em período recente, praticamente monopolizada pela antiga Rede Ferroviária Federal S/A., foi dividida em macrorregiões e disponibilizada em leilão para as empresas que desejassem explorar o setor.

Em fevereiro de 1997, a denominada malha-sul, que compreende os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, foi concedida à empresa "Ferrovia Sul-Atlântico S/A", por intermédio de contrato de concessão celebrado com a União – Anexo III.

Por força de alteração estatutária, desde setembro de 1999 a "Ferrovia Sul-Atlântico S/A" teve sua denominação alterada para América Latina Logística S/A – ALL (atual **América Latina Logística do Brasil S/A**), que é, efetivamente, quem opera o trecho da ferrovia objeto desta demanda.

Sobre este trecho é que sobressai, à toda evidência, a partir dos elementos concatenados ao inquérito civil em epígrafe, a inexistência da Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto

Ambiental, além da total ausência de adoção de medidas de segurança que possam evitar ou ao menos minimizar danos pessoais e materiais potencialmente graves, em vista da severidade que um acidente no local possa causar, já que tanto o Plano de Ações de Emergências quanto o Estudo de Análise de Riscos foram considerados insuficientes pelos bombeiros e pelo próprio **IBAMA**.

Segundo apurou-se no inquérito civil, o túnel ferroviário de Maringá-PR foi construído sem que fosse precedido de procedimento administrativo para o licenciamento ambiental do empreendimento e, sua utilização pela empresa **América Latina Logística do Brasil S/A** tem se dado sem a adoção de uma série de normas de segurança exigíveis para o transporte de produto perigoso, conforme apontamentos do Corpo de Bombeiros de Maringá.

De fato, o **IBAMA** confirma que o licenciamento do túnel ferroviário situado no Novo Centro de Maringá-PR está sendo executado pela Diretoria de Licenciamento Ambiental do instituto, sediada em Brasília. Em relação ao Plano de Ação de Emergência – PAE protocolado pela **ALL** junto à autarquia ambiental, esta considerou o documento insuficiente e de baixa qualidade (fls. 296/297).

Sobre a adoção de medidas de segurança, já que dentre os produtos transportados no trecho que abrange o túnel do Novo Centro pela concessionária **América Latina Logistica do Brasil S/A** está o etanol, também conhecido pelos sinônimos de álcool hidratado e álcool etílico hidratado combustível, a análise feita pelo 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá no Plano de Ação de Emergência da **ALL** referente à passagem de composições pelo túnel revela a ausência de adoção de uma série de medidas

imprescindíveis à segurança da operação, conforme adiante se verá de forma mais detalhada.

Nesta quadra, verifica-se a premente necessidade de se realizar Estudo de Impacto Ambiental e o consequente Relatório de Impacto Ambiental no túnel ferroviário do Novo Centro – notadamente em razão do transporte de líquidos inflamáveis no local, bem como obrigar a empresa concessionária a adotar uma série de medidas de segurança visando a proteção do meio ambiente e da população maringaense que vive no entorno do empreendimento.

A rigor, essas são as linhas de preocupação do **Ministério Público Federal,** das quais resultam os seguintes objetos processuais, a saber:

1) impedir o transporte de produto perigoso (etanol) pela **ALL** sem que haja, antes, a exigência de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do túnel ferroviário, pois, conforme demonstrar-se-á a seguir o EIA/RIMA é condição necessária para este empreendimento;

2) obrigar a concessionária **ALL** a executar obras e instalar equipamentos necessários a tornar mais segura a prestação do serviço público decorrente da atividade econômica por ela exercida;

3) determinar ao **IBAMA** que exija o EIA/RIMA do empreendimento ferroviário e suas infraestruturas, de modo a precisar, pormenorizadamente, as consequências da atividade desenvolvida pela ré **ALL;**

4) compelir a **ANTT** a exercer constante fiscalização do transporte ferroviário no trecho do túnel do Novo Centro de

Maringá-PR no que concerne às questões atinentes à segurança na prestação do serviço;

5) determinar que o **DNIT**, na condição de administrador da faixa de terras do túnel ferroviário, a qual pertence à **União,** passe a exigir que a **ALL** cumpra as exigências apontadas como mitigadoras dos riscos da prestação do serviço que lhe é incumbindo;

6) assinalar que a **União,** que tem o encargo de fiscalizar o cumprimento das cláusulas previstas no contrato de concessão da malha ferroviária firmado com a **ALL**, assim o faça, atendendo aos preceitos previstos em contrato e na legislação que trata do tema (leis nº 8.987/95 e 8.666/93).

IV – DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS E DOS RISCOS À SEGURANÇA PÚBLICA

Infere-se dos autos que a **América Latina Logística do Brasil S/A**, concessionária de serviço público responsável pela operação do trecho da ferrovia que atravessa a cidade de Maringá-PR, transporta, diariamente, segundo reportagens acostadas ao autos, em torno de 900.000 (novecentos mil) litros do combustível etanol na passagem subterrânea de aproximadamente 1640 metros conhecida como "Túnel do Novo Centro".

O etanol, segundo a Resolução nº 420, de 12 de fevereiro de 2004[3], da Agência Nacional de Transportes Terrestres, é classificado como produto perigoso – CLASSE 3 – LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS, já que se trata de líquido inflamável e nocivo à saúde.

3 http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/1420/Resolucao_420.html

Sobre o transporte ferroviário de produtos perigosos, o Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990, em seus artigos 33 e 39, dispõe que:

> *Art. 33. Nas rotas pelas quais se efetue transporte regular de produtos perigosos, a ferrovia manterá contatos com as autoridades locais – prefeituras e órgãos de policiamento, defesa civil, bombeiros, saúde pública, saneamento, meio ambiente – e entidades particulares,* ***a fim de estabelecer, em conjunto com estas, plano de atendimento de situações de emergência*** *que necessitem de apoio externo ao âmbito da ferrovia.*
> *(...)*
>
> *Art. 39. A ferrovia, ao fazer o transporte de produtos perigosos, manterá,* ***adequadamente localizados,*** *em plenas condições de operação e prontos para partir, composições e veículos de socorro dotados de todos os dispositivos e equipamentos necessários ao atendimento às situações de emergência, bem como equipe treinada para lidar com tais ocorrências.* (Grifei)

Atendendo à exigência contida no supracitado artigo 33, a **América Latina Logística do Brasil S/A** elaborou Estudo de Análise de Riscos/Plano de Ação de Emergência, constando em tais documentos que os riscos decorrentes de um acidente com a composição que transporta o produto inflamável no túnel, com o consequente vazamento do combustível, vão desde um incêndio em poça, *flashfire* (incêndio em nuvem de vapor), até o UVCE (explosão da nuvem de vapor), podendo, em caso de um desastre de grandes proporções, atingir os arredores das avenidas paralelas à Alameda Adriano José Valente, à Avenida Prudente de Morais e à Avenida Brasil (fls. 76/204).

Ainda de acordo com tais documentos, além dos riscos de incêndio e explosão decorrentes do vazamento do etanol no túnel ferroviário, há possibilidade do líquido inflamável escoar pelo túnel e atingir o lago do Parque do Ingá, contaminando o meio biótico.

Ocorre que, ao analisar o Estudo de Análise de Riscos/Plano de Ação de Emergência elaborado pela **ALL**, o 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá apontou uma série de falhas no plano de ação e no estudo de risco, além de ressaltar a ausência de várias medidas efetivas para garantir a segurança da população e do meio ambiente, conforme relatório de fls. 278/294.

Dentre as conclusões do Corpo de Bombeiros de Maringá exaradas no relatório de fls. 278/294, destaca-se:

> *"(...) O fato de considerar que os riscos à população circunvizinha são toleráveis,* ***é de caráter prematuro, visto que as consequências dos acidentes descritos no item 4.1.4 não têm suas dimensões detalhadas e tão pouco as consequências e efeitos nas estruturas do túnel e na população.***
> *(...)Também não foram observadas as normas relativas ao transporte de Produtos Perigosos – Dec. Federal 98.973/1990 – Regulamento para o Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos.*
> *(...) Sem desconsiderar o mérito do trabalho, é imperioso salientar que os cenários de desastres não levaram em conta a possibilidade de um descarrilamento no interior do túnel ou mesmo fora dele, mas dentro da zona urbana, deve-se levar em conta a quantidade de combustível destinado ao consumo do equipamento, ou seja, são cerca de 2.000 litros de óleo diesel que poderão ser consumidos pelo fogo ou derramados no meio ambiente.*
> ***(...) O presente estudo considera apenas a possibilidade de aplicação dos meios de minimização através do plano de resposta. Porém, despreza ou desconsidera os fatores da prevenção através da inserção de elementos construturais que possibilitem a mitigação dos efeitos danosos e nocivos à estrutura de***

> ***concreto do túnel, das edificações circunvizinhas e à integridade física das pessoas.*** (Grifei).

Ao final do relatório, o Corpo de Bombeiros sugere a adoção de várias medidas preventivas, visando assegurar um mínimo de condições de segurança dentro e no entorno do túnel, a saber:

> ***SISTEMA PASSIVO: São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:***
> *1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte;*
> *2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;*
> *3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;*
> *4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;*
> *5) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;*
> *6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;*
> *7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;*
> *8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.*
>
> ***SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visem assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:***
> *1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa,*

> *inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;*
> *2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;*
> *3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;*
> *4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.*

Releva ponderar, ainda, trecho de um segundo relatório produzido pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá acerca do plano de atendimento emergencial da **ALL** para o túnel ferroviário do Novo Centro, *in verbis* (fls. 392/406):

> *"(...)* ***De toda análise aqui apurada, consubstanciada em elementos técnicos, depura-se uma completa superficialidade, falta de consistência e objetividade, com comprometimento da operacionalidade do sistema.***
> *Todas essas deficiências podem ser sanadas, diante do que, é preciso fazer o que diz o jargão popular: "dar nome aos bois" de forma a patentear com clareza e precisão: "o que se pretende"; "o que, como e quando fazer"; "levando-se em conta o que e quanto se tem de disponível" e "o que ainda falta"; "quando será adquirido"; "onde podem ser encontrados"; "quem manda"; "quem faz e o que faz?". Sem essas respostas é difícil se fazer qualquer planejamento e as ações ficam apenas no campo da teoria.*
> *(...) Sob o ponto de vista técnico, a forma especificada no plano como atendimento de emergência é inconsistente e não servirá como resposta, já que é clara a inexistência de materiais e equipamentos.* ***E, em relação ao pouco que se tem, encontram-se baseados a 60 km do objetivo (na cidade de Apucarana) cuja distância não pode ser vencida em menos de uma hora e meia pelas mesmas vias de trânsito.***
> ***Assim, o que se verifica na prática é que todo e qualquer atendimento imediato (emergencial) deverá ficar por conta dos órgãos públicos locais, desonerando o principal responsável, que no caso, é a empresa concessionária.*** (Grifei).

Como se demonstra, o transporte de líquidos inflamáveis no túnel ferroviário do Novo Centro se trata de operação que possui grandes riscos e não pode perdurar sem que se adote novas medidas de segurança, já que resta suficientemente demonstrado que tanto a população que reside como a que trabalha nas proximidades do túnel está exposta, diariamente, a riscos decorrentes de um eventual acidente com o vagões, já que os meios de prevenção de acidentes adotados pela concessionária ré não se revelam eficazes, conforme conclusão do Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR.

A título de ilustração, reportagem publicada pelo Jornal Gazeta do Povo[4] em 14.11.2013 noticiou que 13 (treze) vagões de uma composição férrea da ré **América Latina Logística do Brasil S/A**, carregada com açúcar e álcool e que saiu de Maringá-PR com destino ao Porto de Paranaguá-PR, descarrilou nas proximidades do Município de Reserva-PR e parte da carga de álcool vazou dos vagões, fato que só reforça a premente necessidade de intervenção do Poder Judiciário para obrigar a ré a adotar medidas que ao menos minimizem os riscos inerentes à prestação do serviço público a ela concedido.

Mais grave ainda, foi o acidente ocorrido em 24/11/2013 no perímetro urbano do Município de São José do Rio Preto/SP, em que nove vagões de uma composição da **ALL** carregada com milho descarrilaram, atingindo residência próximas da linha férrea, resultando na morte de pelo menos oito pessoas[5].

4 http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1425366&tit=&tit=Trem-carregado-com-acucar-e-alcool-descarrila-em-Reserva; publicado: 14/11/2013 - 14h03min.

5 Extraído do site: *http://oglobo.globo.com/pais/trem-descarrila-mata-oito-pessoas-em-sao-jose-do-rio-preto-10870415; publicado: 24/11/13 – 22h29min.*

Segundo a notícia veiculada pelo jornal "O Globo"[6], *não é o primeiro acidente do gênero em São José do Rio Preto, que há anos discute o problema dos trilhos que passam pela área urbana.* ***Em 2009, a própria ALL foi condenada a pagar multa no valor de R$ 615 mil por descumprir um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) firmado em 2002 com o Ministério Público."*** (Grifei)

E nem se admite, como quer fazer crer a ré **ALL**, sua ausência de responsabilidade pela adoção de medidas efetivas para garantir a segurança do trecho rodoviário que compreende o perímetro urbano de Maringá-PR, sob o argumento de que se trata de mera arrendatária e operadora do transporte ferroviário, cabendo ao **DNIT** a responsabilidade pela implementação decorrentes do projeto executivo do empreendimento (fls. 678/679).

A uma, porque o Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, em seus artigos 4, inciso I, e 12 dispõem que:

> *Art. 4º. As Administrações Ferroviárias[7] ficam sujeitas à supervisão e à fiscalização do Ministério dos Transportes, na forma deste Regulamento e da legislação vigente, e deverão:*
> ***I – cumprir e fazer cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança*** *e regularidade do tráfego que forem exigidas;*
> *(...)*
>
> *Art. 12. A Administração Ferroviária deverá* ***implantar dispositivos de proteção e segurança*** *ao longo de suas faixas de domínio.* (Grifei)

6 Ibidem.
7 Conforme definição contida no próprio Regulamento dos Transportes Ferroviários (art. 1º, parágrafo único, alínea 'b' do Decreto nº 1.832/1996), Administração Ferroviária é a empresa privada, o órgão ou entidade pública competente, que já existam ou venham a ser criados, para construção, operação ou exploração comercial de ferrovias.

A duas, porque a ré **ALL** é quem aufere todos os ganhos econômicos resultantes da atividade causadora do risco, sendo por isso mesmo, razoável que dela se exija a adoção das providências necessárias à mitigação dos riscos do serviço prestado, ainda mais quando se sabe que a empresa pertence a um dos principais grupos financeiros do mundo.

Aliás, vale mencionar, acerca da **América Latina Logística do Brasil S/A**, o seguinte[8]:

> *(...) Foi exatamente esse o roteiro seguido em 1997, quando a GP INVESTIMENTOS adquiriu a concessão da malha sul da Rede Ferroviária Federal, que deu origem à ALL (América Latina Logística). Mais grave que o prejuízo da companhia na época era a letargia que a dominava.*
> *(...) O senso de urgência e a necessidade de controlar custos eram reforçados ao pessoal pela "Carta do Front", um boletim mensal escrito pelo presidente da companhia.*
> ***(...) Em quatro anos a geração de caixa foi multiplicada por 18. A empresa voltou ao lucro. Graças à meritocracia professada, parte dos resultados ia direto para o bolso dos melhores funcionários. Apenas dois anos depois de Behring assumir o comando da ALL, 5 milhões de reais foram distribuídos em forma de bônus ao profissionais que bateram suas metas.*** (Grifei)

Falta de recursos econômicos, decididamente, não é razão que justifique a desídia da concessionária ré em implementar as medidas de segurança acima descritas.

Noutro vértice, a prestação do serviço público concedido, além de atender aos regulamentos e cláusulas contratuais estabelecidas, deve ser adequada, assim considerada aquela que atende,

---

8 Ibidem, páginas 168 a 170.

dentre outras condições exigidas, a segurança, *ex vi* do art. 6º da Lei nº 8.987/1995:

> *Art. 6º. Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.*
> *§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência,* ***segurança****, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.* (Grifei)

Como se vê, exigível da ré **ALL** a implantação dos dispositivos de segurança sugeridos pelo 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR às suas expensas, pois ainda que não seja a única responsável de quem se possa exigir tal obrigação, é certo que dela pode ser exigido, por força de lei e do princípio da responsabilidade civil de que quem produz o risco deve promover as medidas necessárias à garantia da segurança.

Aliás, esta responsabilidade jurídica já está contemplada na legislação pátria desde a edição do Decreto nº 2.681, de 7.12.1912, ainda vigente, o qual prevê, em seu artigo 26, primeira parte, que:

> *Art. 26 – As estradas de ferro responderão por todos os danos que a exploração das suas linhas causar aos proprietários marginais.*

É evidente que este dispositivo não pretende definir a responsabilidade das empresas ferroviárias pela instalação e conservação de equipamentos de segurança, mas é inegável que, numa interpretação teleológica da norma, é razoável que se possa atribuir-lhes tais deveres para atingir a finalidade visada na norma, qual seja, proteger a população das

deficiências de funcionamento da ferrovia, notadamente, no tocante à segurança.

O que não se pode permitir é a continuidade da situação de perigo que representa para a população local e para o meio ambiente as atividades desenvolvidas pela ré **ALL** para a prestação de serviço público concedido, pela qual obtém expressivo ganho, sem que nenhuma providência tenha sido efetivamente adotada visando minimizar tais riscos.

Daí que, frente à atual situação, imperioso que se defina através desta ação, de maneira precisa e determinada, quais obras e dispositivos de segurança deverão ser implementados para minimizar os riscos na prestação do serviço de transporte ferroviário.

V – DA NECESSIDADE DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL/RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA)

O ordenamento jurídico brasileiro estabelece taxativamente que o EIA/RIMA é um instrumento **OBRIGATÓRIO** para a instalação de **toda e qualquer obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação ambiental**. Vale dizer, basta que a obra ou atividade seja assim considerada para que a validade de sua instalação esteja condicionada à apresentação do EIA/RIMA.

Nesse contexto, não há dúvidas de que a construção do túnel ferroviário e rebaixamento da linha férrea do Novo Centro deveriam ter sido precedidos de Estudo de Impacto Ambiental e consequente Relatório de Impacto Ambiental, dadas as peculiaridades do empreendimento, que é

utilizado para o transporte de produtos inflamáveis, sendo latente o perigo que tal atividade pode causar à população maringaense e ao meio ambiente.

Vejamos, inicialmente, o que diz a Constituição Federal:

> *Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.*
>
> *§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:*
>
> *IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação ao meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;*

Sobre o tema, a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986, dispõe, em seu art. 2º, inciso II, que:

> *Art. 2º Dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental – RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e do IBAMA em caráter supletivo, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como:*
> *(...)*
> ***II – Ferrovias;*** (Grifei)

Do mesmo modo, a Resolução nº 237 do CONAMA, de 19 de dezembro de 1997, disciplina em seu artigo 2º, *caput* e § 1º que:

> *Art. 2º A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças exigíveis.*
>
> *§ 1º Estão sujeitos ao licenciamento ambiental os empreendimentos e as atividades relacionadas no anexo I, parte integrante desta Resolução.*
>
> ***ANEXO 1***
> ***ATIVIDADES OU EMPREENDIMENTOS SUJEITOS AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL***
>
> ***Obras civis***
> *- rodovias,* ***ferrovias****, hidrovias, metropolitanos* (Grifei)

Há, ainda, a Resolução nº 349 do CONAMA, de 16 de agosto de 2004, a qual dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação, a qual dispõe que:

> *(...) Considerando que a legislação exige a regularização de ferrovias existentes,* ***mediante o competente processo de licenciamento ambiental;***
> *(...)*
> *Art. 1º Estabelecer critérios e procedimentos para:*
> *(...)*
> *II – a regularização ambiental dos empreendimentos ferroviários em operação até a data de entrada em vigor da presente Resolução,* ***mediante o competente processo de licenciamento ambiental corretivo.*** (Grifei)

Como se vê, os empreendimentos ferroviários e suas infraestruturas devem, necessária e obrigatoriamente, submeter-se ao EIA/RIMA, pois sobre eles pesam uma presunção absoluta de que são potencialmente causadores de significativa degradação ambiental.

Além disso, não há como ignorar que toda a regulamentação do EIA, estabelecida na resolução 01/86, tem como objetivo disciplinar de forma minuciosa a avaliação de impactos ambientais prevista na legislação nacional, como instrumento fundamental da Política Nacional do Meio Ambiente e essencial à efetividade do direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Ora, o EIA/RIMA é um instrumento formal e complexo, que deve ser elaborado com a observância dos mais rígidos critérios técnicos, tanto que a Resolução nº 01/86 do CONAMA é exaustiva em apresentá-los. A análise dos dispositivos abaixo bem evidencia a seriedade do documento sob comento:

> *Art. 5º O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:*
> *I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;*
> *II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade;*
> *III - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;*
> *IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.*
> *Parágrafo Único. Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental o órgão estadual competente, ou o IBAMA ou, quando couber, o Município, fixará as diretrizes adicionais que, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área, forem julgadas necessárias, inclusive os prazos para conclusão e análise dos estudos.*

> *Art. 6º O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:*
> *I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:*
> *a) o meio físico - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;*
> *b) o meio biológico e os ecossistemas naturais - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;*
> *c) o meio sócio-econômico - o uso e ocupação do solo, os usos da água e a sócio-economia, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos.*
> *II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais;*
> *III - Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas;*
> *IV - Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (os impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados".*

Por tudo isso, percebe-se que a construção da linha férrea e do túnel ocorreu sem que tenha havido uma devida avaliação dos impactos ambientais que tais empreendimentos poderão causar, principalmente, em virtude da atividade de transporte de líquido inflamável que vem sendo realizada em tais locais. Importa dizer: o meio ambiente corre,

efetivamente, um risco sério e fundado de sofrer danos de dimensões incalculáveis e de incerta reparação, dado que não se conhecem todas as implicações que um desastre de grandes proporções dessa atividade pode causar ao meio ambiente e à população do entorno do túnel ferroviário.

A rigor, somente um EIA/RIMA abrangente e completo poderia, de fato, avaliar todas as consequências negativas que o empreendimento e a atividade que nele é desenvolvida são capazes de produzir, podendo, inclusive, concluir-se que a atividade não possa ser licenciada sem a adoção de uma série de procedimentos imprescindíveis à mitigação dos riscos.

Desse modo, além de a falta do EIA/RIMA, no caso concreto, ser uma ilegalidade gritante em si mesma, por violar as normas, inclusive constitucionais, que determinam sua feitura, ela ainda ocasiona a nulidade da licença de operação de atividade concedida pelo IBAMA (fl. 64), uma vez que a apresentação e aprovação do EIA/RIMA constitui uma etapa essencial e obrigatória daquele procedimento, condicionando assim sua validade, consoante os dispositivos acima citados (Resoluções nº 01/86 e 237/97 do CONAMA).

Tratando do tema, pertinentes e atuais as palavras de LUIZ GUILHERME MARINONI[9], *in verbis:*

> *O procedimento de licenciamento ambiental é complexo, apresentando três tipos de licença: i) Licença Prévia (LP); ii) Licença de Instalação (LI); e iii) Licença de Operação (LO).*

9 Op. Cit.

Nesse procedimento, o estudo de impacto ambiental assume a figura de requisito procedimental e, assim, de pressuposto de validade do ato administrativo de licenciamento.

Como visto, a Resolução 001/86 do Conama, no seu art. 2º, enumera as obras e atividades consideradas capazes de causar significativa degradação do meio ambiente, embora essa enumeração, como também já dito, seja meramente exemplificativa. De qualquer maneira, considerado o teor do art. 225, 1º, IV, que diz que o poder público deve exigir o estudo de impacto ambiental, é fácil concluir que não existe qualquer discricionariedade para a administração pública quanto a exigir ou não esse estudo.

Na verdade, sempre que o administrador se encontrar diante de pedido de licença para atividade ou obra "potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente", não haverá espaço para qualquer subjetividade de sua parte quanto a exigir ou não o estudo, pois essa atividade administrativa possui conteúdo vinculado.

Se a norma constitucional regula de forma vinculada o conteúdo da atividade da administração, resta discricionariedade ao administrador quanto ao motivo do ato administrativo. Deixe-se claro, porém, que não se trata de discrição quanto à escolha do motivo do ato administrativo, mas apenas e tão somente discrição quanto à identificação desse pressuposto fático. A discricionariedade, no caso, é decorrência do caráter indeterminado do conceito "obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente". Esse conceito sempre supõe a existência de uma zona de certeza positiva – na qual certamente se dá o conceito – e de uma zona de certeza negativa – na qual certamente não se dá o conceito. Nessas duas zonas de certeza não se pode pensar em existência de discricionariedade, pois caso se dê o conceito 'obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente', a administração terá o dever de exigir o estudo de impacto ambiental, enquanto que na outra hipótese esse dever inexistirá. Será apenas naquela zona intermédia entre as duas zonas de certeza, o chamado halo do conceito ou zona de penumbra, que existirá discricionariedade. Como diz Celso Antônio, "a discricionariedade fica, então, acantonada nas regiões em que a dúvida sobre a extensão do conceito ou sobre o alcance da vontade legal é ineliminável".

Mas, como é evidente, essa discricionariedade somente existirá em relação às atividades e obras não expressamente contempladas no art. 2º da Resolução n. 001/86 do Conama. Presente uma das situações que,

> *segundo essa regra, configura "obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente", não há como a administração deixar de exigir o estudo. (...)*
> *Assim, caso se dê o conceito "obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente", a administração deverá exigir o estudo de impacto ambiental. Se o órgão licenciador do meio ambiente dispensar o estudo de impacto ambiental perante obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, esteja a obra ou a atividade contida ou não no rol do art. 2º da Resolução 001/86 do Conama, ocorrerá violação de legalidade.*

Portanto, por não ter sido exigido da ré **ALL** o EIA/RIMA para a licença de operação, este procedimento administrativo é NULO de pleno direito.

VI – DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

O vigente texto constitucional confere ao Ministério Público legitimidade para zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados na Constituição, promovendo as medidas necessárias a sua garantia; ao mesmo tempo, assegura, como função institucional, a promoção da ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos (artigos 127 e 129, II e III, da Constituição Federal).

> *Art. 127 - O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.*
> *(...)"*
> *"Art. 129 - São funções institucionais do Ministério Público:*

> *(...)*
> *II - zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e* ***dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados nesta Constituição****, promovendo as medidas necessárias a sua garantia;*
> *III - promover o inquérito civil e a* ***ação civil pública****, para a proteção do patrimônio público e social,* ***do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos*** *(...);"* (Grifei)

Regulamentando os artigos acima citados, prevê a Lei Complementar n.º 75/93, em seus artigos 5º e 6º, a legitimidade do **Ministério Público Federal** para defesa dos interesses sociais e dos interesses individuais indisponíveis:

> *"**Art 5°** - São funções institucionais do Ministério Público da União:*
> *(...)*
> *I - a defesa da ordem jurídica, do regime democrático,* ***dos interesses sociais e dos interesses individuais indisponíveis****, considerados, dentre outros, os seguintes fundamentos e princípios:*
> *(...)*
> *h)* ***a legalidade****, a impessoalidade, a moralidade e a publicidade, relativas à administração pública direta, indireta ou fundacional, de qualquer dos poderes da União.*
> *(...)*
> *III- a defesa dos seguintes bens e interesses:*
> *(...)*
> ***d)*** *o meio ambiente:*
> *(...)*
> *IV - zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos da União, dos serviços de relevância pública e dos meios de comunicação social aos princípios, garantias, condições, direitos, deveres e vedações previstos na Constituição Federal e na lei, relativos à comunicação social;*
> *(...)*
> ***Art. 6º****. Compete ao Ministério Público da União:*
> *VII - promover o inquérito civil público e* ***a ação civil pública para****:*
> *a)* ***a proteção dos direitos constitucionais****;*
> *b) a proteção do patrimônio público e social,* ***do meio ambiente,*** *dos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagísticos; "* (Grifei)

A mesma Lei Complementar, em seu art. 11, inclui, entre as atribuições do **Ministério Público Federal** a defesa dos direitos constitucionais do cidadão, de forma a zelar pelo efetivo respeito àqueles por parte do Poder Público e pelos prestadores de serviços autorizados ou concedidos.

Portanto, a ordem jurídica, não podendo ver frustrada a proteção dos direitos indisponíveis (que interessam diretamente ao Estado) outorgou ao Ministério Público legitimidade ativa *ad causam* para o desempenho de tão relevante encargo, através da Ação Civil Pública.

Ressalte-se que esta forma de atuação é de suma importância, pois é por meio dela que o Estado exercita a defesa mais ativa dos interesses por ele considerados de grande relevância, a ponto de a si mesmo se impor o dever de por eles pugnar.

Neste diapasão, importante salientar e repetir que o Ministério Público é instituição permanente e essencial à função jurisdicional do Estado, e está livre de qualquer injunção econômica e/ou política, por força de sua independência funcional, de sorte que está capacitado para trazer à apreciação do Poder Judiciário questões de violação de princípios constitucionais e legais, que poderiam ficar ao desamparo se sob a responsabilidade da iniciativa privada, tão somente.

Portanto, o Ministério Público é ente autônomo e está legitimamente admitido à autoria da ação civil pública, diante da consideração

dos interesses envolvidos, que tratam, sobretudo do direito à segurança da população local e da preservação ambiental.

Deste modo, tendo em vista os fundamentos apresentados, demonstra-se irrefutável a legitimidade do **Ministério Público Federal** para, em seu próprio nome, no exercício das funções institucionais que lhe foram atribuídas pela Constituição, propor a presente ação.

VII – DA LEGITIMIDADE PASSIVA

Considerando o objetivo da presente ação, é evidente a legitimação das respectivas entidades para compor o polo passivo desta demanda visto sua qualidade de concessionárias/prestadores de serviços públicos, bem como dos órgãos reguladores competentes.

1) Da responsabilidade da América Latina Logística do Brasil S/A - ALL

Conforme já se destacou de forma mais detalhada no tópico relativo ao transporte ferroviário de produtos perigosos, a concessionária de serviço público responsável pela operação do trecho ferroviário que corta a cidade de Maringá-PR é a ré **América Latina Logística do Brasil S/A**, portanto, a responsável direta pela adoção de várias medidas imprescindíveis à segurança do transporte e do meio ambiente no local conhecido como túnel do Novo Centro.

Se a **ALL** é quem detém a exclusividade na prestação do serviço público concedido, auferindo todos os lucros resultantes

do negócio, tem por obrigação zelar pela segurança na execução do serviço e não o que se tem observado, ou seja, a parte ré se esquivando de todas as suas responsabilidades sob o argumento de que é apenas arrendatária e operadora do transporte ferroviário (fls. 6 e 678/679).

Aliás, tal obrigação foi devidamente prevista no **Contrato de Concessão**[10], que a União, por meio do Ministério dos Transportes celebrou com a Empresa Ferrovia Sul Atlântico S.A.:

> ***CLÁUSULA QUINTA – DA QUALIDADE DO SERVIÇO***
> *(...)*
> ***5.2 – DA SEGURANÇA DO SERVIÇO***
> ***A CONCESSIONÁRIA obedecerá às normas de segurança vigentes para a prestação do serviço objeto da CONCESSÃO e para a operação e a manutenção dos ativos a ela vinculados.***
>
> ***CLÁUSULA NONA – DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES***
> ***9.1*** *– DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA:*
> *(...)*
> *V) Adotar as medidas necessárias e ações adequadas para* ***evitar ou corrigir danos ao meio ambiente*** *causados pelo empreendimento, observada a legislação aplicável e as recomendações da CONCEDENTE específicas para o setor de transporte ferroviário;*
> *(...)*
> *XXIII)* ***Manter as condições de segurança operacional da ferrovia de acordo com as normas em vigor;***
> *(...)*
> *XXXI) Cumprir e fazer cumprir o Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996;* (Grifei)

Destarte, não se discute que a inércia da **América Latina Logística do Brasil S/A** no zelo com a segurança das linhas férreas se

---

10 Anexo III.

mostra como verdadeiro descumprimento às cláusulas contratuais supracitadas.

Tais razões, além daquelas sobejamente demonstradas no tópico IV desta exordial, é que sustentam a presença da **ALL** no polo passivo da demanda.

2) Da responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre - DNIT

No que se refere ao **DNIT**, convém ponderar que a faixa de terras do túnel ferroviário é de propriedade da **União** e está, atualmente sobre a administração da autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes.

Além disso, a obra de rebaixamento da linha férrea do Novo Centro foi executada através de convênio firmado entre o **DNIT** e a Prefeitura Municipal de Maringá-PR.

Dito isso, ressoa do acurado exame dos autos que há total leniência do **DNIT** no trato do assunto, pois, mesmo tomando conhecimento da ausência de adoção de medidas de segurança por parte da **ALL** e da falta de EIA/RIMA do túnel ferroviário, não tomou nenhuma medida concreta, seja em relação à **ALL** ou ao **IBAMA,** hábil a fazer cumprir as exigências necessárias à mitigação dos riscos da prestação do serviço de transporte ferroviário.

Muito pelo contrário. Nas oportunidades em que foi alertado sobre a necessidade da adoção de medidas complementares à segurança do transporte de produto perigoso no túnel ferroviário de Maringá-PR, tais como instalação de equipamentos e realização de obras, sempre se esquivou de suas obrigações, argumentando que está é tarefa que cabe unicamente à concessionária **ALL**.

Não se pode, no entanto, admitir que o **DNIT**, na qualidade de administrador da faixa de domínio onde está instalado o túnel ferroviário do Novo Centro e responsável pela fiscalização da obra de construção do empreendimento, mantenha postura inerte no que tange à proteção do patrimônio que lhe está sob sua guarda.

Até porque, a adoção das medidas de infraestrutura de segurança sugeridas pelo 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR para a linha férrea pode, eventualmente, demandar alterações a serem executadas no túnel ferroviário projetado, sendo imprescindível o acompanhamento do **DNIT**.

A rigor, quanto maior a demora do **DNIT** em tomar uma atitude no sentido de ver implementada as medidas de segurança sugeridas pela Defesa Civil no túnel ferroviário do Novo Centro em Maringá-PR, trecho sob concessão da **ALL**, maiores são as chances de ocorrerem acidentes no local, conforme amplamente demonstrado no decorrer desta petição.

Sobre as as atribuições e obrigações do **DNIT**, a Lei nº 10.233/2001 prevê que:

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

*I – **estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;***
(...)
*IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, **manutenção, conservação**, restauração e reposição de rodovias, **ferrovias**, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)*
*V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, **projetos e obras de construção e ampliação** de rodovias, **ferrovias**, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)*
(...)
*XIV - **projetar, acompanhar e executar**, direta ou indiretamente, **obras relativas a transporte ferroviário** ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)*
(...)" (Grifei)

Tais argumentos é que dão azo à presença do **DNIT** no polo passivo desta demanda.

3) Da responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Cumpre destacar que a **ANTT** também está se omitindo do seu mister no que diz respeito à fiscalização do serviço prestado pela ré **ALL** quanto aos itens de segurança.

Não se tem notícia neste feito de quais medidas, de fato, estão sendo adotadas para o devido cumprimento da Lei nº 10.233/2001, a qual disciplina as atribuições da supracitada agência reguladora. E o motivo é um só: a **ANTT** não toma medidas efetivas para garantia da segurança no transporte ferroviário realizado no túnel ferroviário de Maringá-PR, o que coloca em risco a população local e o meio ambiente pelos motivos já amplamente explicitados anteriormente.

Vejamos o que dispõe a Lei nº 10.233/2001:

> *Art. 24.* ***Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:***
> *(...)*
>
> *VIII – **fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados**, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento.*
>
> *Art. 25.* ***Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:***
> *(...)*
>
> *IV –* ***fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;***
>
> ***V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;***
>
> *(...)*
>
> *Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos*

> *estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:*
>
> *I – a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência,* ***segurança****, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;* (Grifei)

Assim, a **ANTT** tem o dever legal de fiscalizar o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e se o **DNIT** está cumprindo adequadamente as atribuições que lhe foram cometidas.

As evidências da negligência da **ANTT** consubstanciam-se nas provas coligidas aos autos do Inquérito Civil que instrui esta exordial, que demostram que a concessionária/arrendatária **ALL** não está cumprindo satisfatoriamente os contratos de concessão firmados, notadamente, em relação à segurança, o que deveria ensejar a fiscalização pela **ANTT**, para tomada de providências pertinentes.

Por tais motivos é que se busca a obtenção de decisão judicial que determine que a **ANTT** efetivamente cumpra as obrigações que lhe foram impostas por lei, já que esta agência reguladora, integrante da Administração Pública Indireta, está infringindo diretamente o principio administrativo da Legalidade, por não atender aquilo que a lei determina.

4) Da responsabilidade do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

Sem maiores delongas, a omissão do **IBAMA**, ao deixar de exigir da concessionária **ALL** o EIA/RIMA, violando flagrantemente a Constituição Federal e outras normas ambientais infraconstitucionais já mencionadas no tópico específico, é o que justifica sua inserção no polo passivo da lide.

Como já ressaltado anteriormente, os empreendimentos ferroviários e suas infraestruturas devem, necessária e obrigatoriamente, submeter-se ao EIA/RIMA, pois sobre eles pesam uma presunção absoluta de que são potencialmente causadores de significativa degradação ambiental.

A inércia do órgão ambiental federal em proceder ao licenciamento ambiental da atividade em tela representa degradação ambiental, direta ou indiretamente, a um bem da **União**.

Configurado, assim, o interesse do **IBAMA** na presente demanda, razão pela qual figura no polo passivo.

5) Da responsabilidade da União

Como já asseverado anteriormente, após a inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização - PND, passou a **União** (poder concedente – art. 21, XII, "d", C.F.) a ser diretamente responsável pelos serviços públicos de transporte ferroviário.

Já nos contratos de arrendamento de bens que vinham sendo utilizados na exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário, atrelados à concessão, foi a RFFSA que figurou como arrendadora dos bens operacionais à **América Latina Logística do Brasil S/A** (Anexo III). Neste caso, considerando que foi repassada ao **DNIT** a propriedade dos bens imóveis da extinta RFFSA (artigo 8º, inciso I, Lei nº 11.483/2007), tal autarquia é que sucedeu a RFFSA no contrato de arrendamento.

Pois bem. De tudo quanto já foi exposto até aqui, é fácil constatar que a concessionária **ALL** não está cumprindo adequadamente suas obrigações estipuladas nos contratos de concessão e de arrendamento, vez que neles vem expressamente consignado o dever de a concessionária manter as condições de segurança operacional e responsabilizar-se pela conservação e manutenção adequadas dos bens objeto do contrato para realização dos serviços.

E o poder concedente, *in casu*, a **União**, tem o poder-dever de fiscalizar se as cláusulas contratuais estão sendo fielmente cumpridas. Aliás, tal missão foi expressamente prevista nos contratos de concessão[11] firmados com a Concessionária **ALL**.

Contrato de concessão

"CLÁUSULA NONA – DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES
São obrigações das partes:
9.2 – DAS OBRIGAÇÕES DA CONCEDENTE:
(...)
VI) *Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas do presente contrato;"*

---

11 Anexo III.

Ademais, trata-se de encargo conferido ao Poder Concedente, dentre outros, a fiscalização do escorreito cumprimento das cláusulas constantes do contrato de concessão, consoante o previsto na Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos:

> **Lei nº 8.987/95**
>
> *Art. 29. Incumbe ao poder concedente:*
>
> *I - regulamentar o serviço concedido e **fiscalizar permanentemente a sua prestação**;*
>
> *II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;*
>
> *(...)*
>
> *VI - **cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão**;*

E não poderia ser diferente, pois é incontroverso que, por meio da concessão, somente a execução do serviço público é transferida ao particular, permanecendo, contudo, a sua titularidade com o Poder Público concedente, que obviamente tem o dever de fiscalização sobre a regularidade e qualidade, notadamente para *"cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão"*.

Considerando que o contrato celebrado entre o particular responsável pela execução de certa atividade de interesse coletivo – CONCESSIONÁRIO – e a Administração Pública – CONCEDENTE – possui natureza de Contrato Administrativo, sobre eles se aplicam, também, as disposições contidas na Lei de Licitações - nº 8.666/93, a saber:

Lei nº 8.666/93

Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:

(...)

*III - **fiscalizar-lhes a execução**;*

IV - aplicar sanções motivadas pela inexecução total ou parcial do ajuste;

(...)

Seção IV

Da Execução dos Contratos

Art. 66. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada uma pelas consequências de sua inexecução total ou parcial.

*Art. 67. **A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado**, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição.*

Essa prerrogativa de que dispõe a Administração Pública, nos contratos que firma, nessa qualidade (poder concedente), é uma dentre as chamadas "cláusulas exorbitantes", existentes em todo e qualquer contrato administrativo, para que seja observado o princípio da supremacia do interesse público sobre o particular, bem como o da indisponibilidade do interesse público. Sobre o tema, Di Pietro[12] ensina:

Quando a Administração celebra contratos administrativos, as cláusulas exorbitantes existem implicitamente, ainda que não expressamente previstas; elas são indispensáveis para assegurar a posição de supremacia do Poder Público sobre o contratado e a

12 DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 16ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

> ***prevalência do interesse público sobre o particular (...)*** *(p. 246)*

Em outra passagem, a citada autora destaca:

> ***A concessão vem, pois, acompanhada das cláusulas exorbitantes que conferem ao concedente os poderes de alterar e rescindir unilateralmente o contrato, fiscalizar a sua execução, aplicar penalidades (...)*** *(p. 278)*

Elucidativos são os ensinamentos de José dos Santos Carvalho Filho, acerca do assunto[13]:

> ***Sendo a concessão um contrato administrativo, constitui característica natural do ajuste a desigualdade das partes, de modo a conferir posição de supremacia ao poder concedente. Aliás, se esta é característica dos demais contratos administrativos, em que a relação jurídica se cinge ao Estado e ao particular, com maior razão teria que sê-lo para as concessões, que, como visto, exigem também a participação dos membros da coletividade, não só como destinatários do serviço, mas também como responsáveis pelo pagamento das tarifas.***
>
> ***Como corolário da preponderância do Estado nos contratos administrativos, incidem na concessão as cláusulas de privilégio, ou exorbitantes, que são certas prerrogativas expressamente atribuídas ao Estado nos contratos administrativos. A Lei nº 8.987/95 previu, em mais de uma passagem, aspectos que retratam essa preponderância. Cite-se, como exemplo, o art. 23, V, que admite possíveis alterações no contrato, e o art. 37, que contempla a retomada do serviço pela encampação, fundada em motivos de interesse público.*** (pag. 352)

---

13 CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 20ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008.

E uma vez constatado que a **União** vem se omitindo no dever de fiscalizar o contrato de concessão celebrado com a empresa ré **América Latina Logística**, incorreu em ilegalidade, a qual se busca sanar por meio da presente ação. Mais que isso, violou frontalmente o Princípio da Legalidade, pois não procedeu da maneira como a lei lhe determinou que procedesse.

Destarte, a **União**, na qualidade de poder concedente, deve ser compelida a fiscalizar referidos contratos de concessão de serviços de transporte ferroviário, adotando as medidas cabíveis relativamente ao inadimplemento pela concessionária, providência que deveria ter sido adotada de ofício, conforme previsão contratual e legal (Lei nº 8.987/95 e Lei nº 8.666/93).

Ademais, em sendo acolhida a pretensão do **Ministério Público Federal**, a qual abrange contornos gerais da prestação do serviço (questão ambiental e normas de segurança da via férrea), implicando em interferência nos moldes do serviço prestado pela **ALL**, a **União**, como poder concedente do serviço será alcançada pela eficácia da sentença, o que impõe a formação do litisconsórcio necessário.

VIII – DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL

O descaso com o meio ambiente e a segurança, que aqui se busca cessar/reparar decorre da inércia dos responsáveis em atuar na defesa de tais bens, a saber:

1) a **União**, responsável pela concessão do serviço público de transporte ferroviário;

2) o **DNIT**, autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, administrador da faixa de domínio em que está instalada a linha férrea onde o transporte se realiza;

3) a **ANTT**, entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério dos Transportes, a qual tem a incumbência de fiscalizar se o DNIT está cumprindo regularmente suas atribuições, bem como de cooperar para a preservação do patrimônio ferroviário e da segurança e;

4) o **IBAMA**, que tem a competência para exigir o EIA/RIMA para a prática da atividade.

Incontroversa portanto a competência da Justiça Federal em Maringá para o processo e julgamento da presente ação, haja vista que a Constituição Federal determina:

> *Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:*
>
> *I - **as causas em que a União, entidade autárquica** ou empresa pública federal **forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes,** exceto as de falência, as de acidentes de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho;*

IX - DA TUTELA LIMINAR (ESPECÍFICA)/ANTECIPADA

Como é cediço, são pressupostos da antecipação de tutela: a prova inequívoca e a verossimilhança das alegações e o fundado receio de dano irreparável e de difícil reparação.

A prova inequívoca dos fatos e a verossimilhança das alegações estão estampadas em diversas informações e documentos juntados aos autos do Inquérito Civil que instrui esta ação, demonstrando a total insegurança no transporte de produto perigoso no túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá-PR, além da ausência de EIA/RIMA da linha férrea e do túnel.

Resta inconteste, como visto, que há risco de incêndio e vazamento de líquido inflamável no túnel ferroviário do Novo Cento, podendo, inclusive, escoar para o lago do Parque do Ingá, contaminando todo o ambiente do local.

Por outro lado, percebe-se a total displicência com que a **ALL** vem tratando o caso, deixando de assumir suas responsabilidades para, ao menos, mitigar as consequências que um desastre decorrente de suas atividades através da adoção das recomendações sugeridas pelo relatório do 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR.

Revela-se também a inequívoca a situação de inércia por parte dos demais réus, responsáveis pela fiscalização do túnel ferroviário e da atividade que ali se desenvolve **(União, DNIT, ANTT** e **IBAMA)**, pois permitiram que a situação chegasse ao ponto em que chegou. Se efetivamente cumprissem com suas atribuições, as consequências de um acidente no transporte de produto inflamável no local seriam consideravelmente menores do que se ocorrer algum evento atualmente.

No que concerne à fumaça do bom direito, resta fartamente exposta a flagrante ilegalidade na conduta de cada um dos réus arrolados nesta ação:

a) a ré **América Latina Logística do Brasil S/A.**, concessionária dos serviços de transporte ferroviário, firmou contratos de concessão e arrendamento para execução desses serviços, devendo, de acordo com os termos firmados, prestar um serviço adequado, capaz de satisfazer as condições de segurança e meio ambiente. Contudo, constatou-se no decorrer da instrução que a **ALL** deixou de adotar medidas básicas para garantir a segurança, tanto da população quanto do meio ambiente, ou seja, não cumpriu adequadamente suas obrigações previstas nos contratos pactuados, acarretando, com isso, prejuízo manifesto ao meio ambiente e à população que vive e trabalha no entorno do túnel ferroviário;

b) o réu **DNIT,** que executou a obra de rebaixamento da linha férrea e que administra a faixa de terras onde está instalado o túnel ferroviário, mantem-se inerte, não tomando qualquer providência no tocante à inadimplência contratual da concessionária **ALL**;

c) a ré **ANTT** também está se omitindo no desempenho de funções que lhe são impostas por lei. Tem o dever legal de fiscalizar a atuação do réu **DNIT.** Contudo, por tudo o que foi constatado, a fiscalização é altamente falha, quiçá inexistente, no que diz respeito à segurança da via;

d) com a inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização - PND, a responsabilidade direta pelos serviços

públicos de transporte ferroviário passou a ser da **União,** que, na qualidade de poder concedente, firmou contrato de concessão com a concessionária ré. Ora, se a **União** fez a concessão desses serviços, consequentemente tem responsabilidade pela fiscalização do contrato de concessão celebrado com a empresa privada, diante do poder-dever de fiscalizar se todas as cláusulas contratuais estão sendo devidamente cumpridas. Contudo, a despeito da inadimplência da concessionária **ALL** nos contratos de concessão, a **União** mantém-se inerte, o que está causando contribuindo para o inadimplemento da concessionária no tocante à preservação da segurança;

e) a omissão do **IBAMA** também é patente, já que os empreendimentos ferroviários e suas infraestruturas devem, necessária e obrigatoriamente, submeter-se ao EIA/RIMA, o que não foi feito até o presente momento, em flagrante violação à Constituição Federal e normas ambientais infraconstitucionais.

Quanto ao perigo da demora, este decorre da situação encontrada no que diz respeito à falta de segurança e de avaliação ambiental do empreendimento, notadamente em razão do tipo de produto que é transportado no túnel ferroviário. Quanto mais se pode esperar, apostando na sorte de que nenhum acidente aconteça no local?

Por fim, cumpre destacar que não há como tolerar o comportamento omisso dos demandados, que insistem em se manter inertes mesmo sabendo da grave situação aqui descrita.

De modo que adequada se mostra a concessão de tutela liminar, segundo preceitua o Código de Processo Civil, atendidos o relevante fundamento da demanda e o receio de ineficácia do provimento final:

> *CPC - Art. 461 - Na ação que tenha por objeto o cumprimento de **obrigação de fazer ou não fazer**, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou, se procedente o pedido, **determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do adimplemento**. (Redação dada pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)*
>
> *(...)*
>
> *§ 3º - Sendo **relevante o fundamento da demanda** e havendo **justificado receio de ineficácia do provimento final**, é lícito ao juiz **conceder a tutela liminarmente** ou mediante justificação prévia, citado o réu. A medida liminar poderá ser revogada ou modificada, a qualquer tempo, em decisão fundamentada. (Parágrafo acrescentado pela Lei nº 8.952, de 13.12.1994)* (grifos nossos)

Tal previsão, mais que oportuna, é fundamental para a adequada tutela dos bens eleitos pelo ordenamento constitucional, principalmente à luz da visão instrumentalista do processo. Na sintética e precisa lição de Luiz Guilherme Marinoni: ***O processo, em outras palavras, é instrumento que apenas tem valor quando serve ao direito material e aos escopos da jurisdição***."[14]

No dizer de Sérgio Ferraz, ***a liminar é uma providência de cunho emergencial, expedida também (em convergências às medidas cautelares) como o fundamental propósito de salvaguardar a eficácia da futura decisão definitiva***"[15]. Com efeito, sacrifica-se

---

14 Novas linhas do processo civil. 3ª ed. rev. e ampl., São Paulo: Malheiros, 1999, p. 100.

15 Provimentos Antecipatórios na Ação Civil Pública, in: Ação Civil Pública - 15 anos, p. 785.

provisoriamente o contraditório em nome da efetividade do processo e da própria credibilidade e utilidade da jurisdição, poder do Estado.

No mesmo sentido é escólio de **Barbosa Moreira,** para quem ***Tutela específica*** *é o conjunto de remédios e providências tendentes a proporcionar àquele em cujo benefício se estabeleceu a obrigação o preciso resultado prático atingível por meio do adimplemento, isto é, a não-violação do direito ou do interesse tutelado. (...) Se o processo constitui instrumento para a realização do direito material, só se pode a rigor considerar plenamente eficaz a sua atuação quando ele se mostre capaz de produzir resultado igual ao que se produziria se o direito material fosse espontaneamente observado*[16].

Por outro lado, mister se faz também alertar que, nos termos do Código de Processo Civil, artigo 273, § 7º, ***Se o autor, a título de antecipação de tutela, requerer providência de natureza cautelar, poderá o juiz, quando presentes os respectivos pressupostos, deferir a medida cautelar em caráter incidental do processo ajuizado.***

Trata-se da **fungibilidade** das medidas de de urgência e, sobre a qual já se decidiu:

> *(...) Assim, do ponto de vista processual, não há óbice a que se conheça um pedido de liminar como antecipação de tutela ou como medida cautelar, pois o que define a natureza jurídica da postulação é a essência da pretensão deduzida em juízo e não o eventual nomen juris que a parte circunstancialmente tenha atribuído em sua petição. Em qualquer circunstância, cabe ao juiz, repita-se, em atenção à instrumentalidade, à efetividade do processo e à fungibilidade – que têm sua razão de ser apenas na*

16 A tutela específica do credor nas obrigações negativas" *In*: Temas de Direito Processual. 2ª série, São Paulo: Saraiva, 1984, p. 30

> *realização efetiva dos direitos – conhecer do pedido segundo a sua natureza jurídica determinada em função da essência do que é postulado. (...) E se assim há de ser para o caso em que equivocadamente for postulada antecipação de tutela em lugar de cautelar, o mesmo deve ocorrer para a situação contrária, isto é, quando for erroneamente postulada medida cautelar em lugar de antecipação de tutela, tudo pelo simples fato que não há justificativa prestante para não se reconhecer a fungibilidade inversa...* (TJRS, AI 70005587654, 9ª CC, julgado em 25/06/2003, Revisor e Redator Desembargador Adão Sérgio do Nascimento Cassiano).

Consabido é também que a ação civil pública de conhecimento admite pedido incidental de liminar, dispensando o ajuizamento de ação cautelar especificamente com esse propósito, consoante a melhor doutrina sobre o artigo 12, *caput*, da Lei nº 7.347/85 e torrencial jurisprudência. Outro não é o entendimento do festejado Professor Sérgio Ferraz[17]: ***A par da ação cautelar, com a previsão de liminar em seu bojo, a Lei 7.347/85, em seu art. 12, ainda estatui uma outra modalidade de provimento antecipatório: a liminar na própria ação civil pública, tema disciplinado no art. 12 da Lei em questão.***

No caso concreto, **a plausibilidade da fundamentação que ampara o pleito liminar (verossimilhança da alegação) restou plenamente articulada no corpo desta petição inicial, legitimando a concessão da medida.**

Assim, estando presentes os pressupostos autorizadores, nos termos dos artigos 273 e 461, § 3º, do CPC, bem como artigo 12 da Lei nº 7.347/85, requer-se a **concessão da tutela liminar**, consistente na determinação de:

---

17 In ação civil pública - lei 7.347/1985 - 15 anos, Coordenador Édis Milaré, 2ª edição revista e atualizada, Ed. Revista dos Tribunais, p. 832

a) obrigação de fazer, para que a concessionária **América Latina Logística do Brasil S/A**, **no prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias**, seja compelida a realizar as obras que garantam a segurança do túnel ferroviário do Novo Centro, conforme sugestão do 5º Grupamento de Bombeiro de Maringá-PR, a saber:

> ***SISTEMA PASSIVO: São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:***
> *1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte;*
> *2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;*
> *3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;*
> *4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;*
> *5) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;*
> *6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;*
> *7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;*
> *8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.*
>
> ***SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visem assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:***
> *1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa,*

inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;
2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

b) obrigação de fazer, para que o **DNIT** atue no sentido de ver implementadas as medidas de segurança acima descritas e outras que vierem a serem apontadas no decorrer da instrução desta ação.

c) obrigação de fazer para que a **ANTT** fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e se o **DNIT** está cumprindo adequadamente as atribuições que lhe foram cometidas.

d) obrigação de fazer para que o **IBAMA** proceda a exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis.

e) obrigação de fazer, para que a **União**, poder concedente, seja compelida a fiscalizar os contratos de concessão de serviços de transporte ferroviário celebrados com as concessionárias rés, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei nº 8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas;

Outrossim, requer-se seja fixado à ré **América Latina Logística do Brasil S/A**, multa diária de R$ 100.000,00 (cem mil reais), por descumprimento das obrigações impostas, bem como sejam determinadas, se o caso, as medidas necessárias para o cumprimento da tutela aqui requerida em relação a elas e aos demais réus, na forma prevista no § 5º, do artigo 461 e no § 3º do artigo 273, ambos do Código de Processo Civil, notadamente aplicação de multa diária/astreintes e determinação de restrições ou suspensão do transporte ferroviário de cargas nesta Subseção Judiciária de Maringá.

Propugna-se também pela intimação pessoal de todos os réus para o cumprimento das obrigações de fazer e não fazer aqui requeridas. A respeito da necessidade de intimação pessoal, tem-se: STJ - Súmula 410 "***A prévia intimação pessoal do devedor constitui condição necessária para a cobrança de multa pelo descumprimento de obrigação de fazer ou não fazer***".

X – DOS PEDIDOS FINAIS

Ante todo o exposto, **requer** o Ministério Público Federal:

a) o recebimento e autuação da presente ação civil pública, juntamente com o procedimento administrativo que lhe deu origem (Inquérito Civil Público nº 1.25.006.000313/2010-63 anexo);

b) a citação dos requeridos para apresentar defesa nos prazos e na forma da lei;

c) no mérito, a confirmação, na integralidade, da tutela liminar requerida, nos termos acima expostos;

d) a condenação da **América Latina Logística do Brasil S/A** por danos morais coletivos, em valor a ser estipulado pelo Juízo, causados em razão do descumprimento de suas obrigações legais e contratuais;

e) sejam determinadas, se o caso, as medidas necessárias para o cumprimento da tutela aqui requerida (obrigações de fazer e não fazer), na forma prevista no § 5º, do artigo 461 e no § 3º do artigo 273, ambos do Código de Processo Civil;

f) condenação dos réus ao pagamento das verbas da sucumbência;

Dá-se a causa o valor de R$ 100.000,00, e requer-se o direito de provar tudo o aqui alegado, através de todos meios de prova permitidos em direito.

Termos em que,
Pede deferimento.

Maringá, 23 de julho de 2014.

DANIELLE DIAS CURVELO
Procuradora da República

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4623 Ass.

MEM. 02001.015011/2014-13 CGTMO/IBAMA

Brasília, 26 de setembro de 2014

Ao Senhor Procurador Federal da COJUD

Assunto: **ACP nº 5008250-98.2014.4.04.7209. Doc. 02001.017875/2014-70**

Em atenção à Cota nº 606/2014 PGF/PFE-IBAMA-SEDE/COJUD, que solicita informações acerca da Ação Cível Pública nº 50008250-98.2014.404.7208/SC, informo que, em 15/09/2014, foi encaminhada, via *e-mail,* à Procuradoria Federal do Especializada do Ibama, cópia da Nota Técnica nº 02001.001642/2014-55 COTRA/IBAMA, de 17/09/2014, com os subsídios solicitados para contestação da ACP.

Dessa forma, encaminho, anexas, cópias dos documentos mencionados para conhecimento e demais providências.

Atenciosamente,

MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO
Coordenador-Geral da CGTMO/IBAMA

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4624
ASS.

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA
SCEN - Trecho nº 02 - Edifício Sede - Asa Norte - Brasília - DF - 70818-900
Tel: (61) 3316-1302 / 3316-1681
DILIC

Nº Protocolo: TÚNEL FERROVIÁRIO MARINGÁ/PR	
Destinatário: CGTMO	**Data:** 23/09/1952
Despacho: Para atendimento ao eventualmente necessário junto à PFE/IBAMA/PR.	Paulo Grieger Jr. Paulo Grieger Analista Ambiental Matrícula: 6788130 DILIC/IBAMA

Destinatário:	**Data:** 29/9/2014
Despacho: À COTRA, P/ CONHECIMENTO DA DECISÃO E TOMADA DE PROVIDÊNCIAS NO SENTIDO DE COBRAR DO EMPREENDEDOR CUMPRIMENTO / SANEAMENTO DAS IRREGULARIDADES APONTADAS PELO CORPO DE BOMBEIROS.	Marcus Vinicius Leite Cabral de Melo Coordenador Geral de Transportes, Mineração e Obras Civis CGTMO/DILIC/IBAMA

Destinatário: À Analista Giuliana e equipe	**Data:** 01/10/14
Despacho: Para atendimento do despacho da CGTMO.	Tatiana Veil Tatiana Veil de Souza Coordenadora de Licenciamento de Transporte COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Destinatário:	**Data:**
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

Destinatário:	Data:
Despacho:	

Boa tarde Srs.
Segue decisão em Agravo de Instrumento no TRF4 em que foi deferido efeito suspensivo ao mesmo.
Att.
João Carlos Bohler - PFE / IBAMA- PR.

De: Rita de Cassia Linhares Pulner
Enviado: quinta-feira, 25 de setembro de 2014 16:49
Para: João Carlos Bohler
Assunto: ENC: ACP do Túnel - suspensão parcial da liminar

Para conhecimento e providencias

Rita de Cassia Linhares Pulner
Coordenadora Estadual
PFE/IBAMA-PR
(41) 3360-6184
* rita.pulner@agu.gov.br<mailto:rita.pulner@agu.gov.br>

[X]

De: Leonardo Zagonel Serafini
Enviado: quinta-feira, 25 de setembro de 2014 16:26
Para: Rita de Cassia Linhares Pulner
Assunto: ACP do Túnel - suspensão parcial da liminar

Rita! Acabei de ver no TRF4.
O relator suspendeu a exigência do EIA/RIMA na ACP do Túnel de Maringá.
Segue abaixo.
Abraços!

Leonardo Zagonel Serafini
Procurador Federal
Procuradoria Seccional Federal em Maringá/PR
(44) 3301-3500

AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 5022704-79.2014.404.0000/PR
RELATOR

:

LUÍS ALBERTO D AZEVEDO AURVALLE

AGRAVANTE

:

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

AGRAVADO

:

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

INTERESSADO

:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

:

ALL AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S A

:

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

:

UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO

DECISÃO

Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que em ação civil pública, na qual objetiva a realização de obras e procedimentos que garantam a segurança de túnel ferroviário no Município de Maringá/PR, determinou:

3. Dispositivo

Ante o exposto, defiro o requerimento de concessão de liminar, nos seguintes termos:

a) determinar a ré ALL que, no prazo de 90 (noventa) dias, realize as obras e adote todas as medidas de segurança, nos túneis ferroviários do Novo Centro de Maringá, propostas pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, conforme Relatório n.º 01/2009 (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91), sistema ativo e passivo acima destacado, sob pena de suspensão do transporte de inflamáveis pelos túneis;
Fixo multa diária de R$20.000,00 para caso de descumprimento da presente decisão liminar pela ré ALL, com início imediatamente após o prazo acima concedido, a ser revertida em favor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, regulamentado pelo Decreto n.º 1.306/1994.

b) determinar ao DNIT que fiscalize e exija e efetiva implementação das medidas de segurança em questão, bem como o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1);

c) determinar à ANTT que fiscalize o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção, bem como se o DNIT está cumprindo adequadamente suas atribuições;

d) determinar ao IBAMA que proceda à exigência de EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis, bem como exija o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação associado ao Evento 13 (OFIC1), relativamente às questões ambientais;

e) determinar que a União fiscalize os contratos de concessão de serviço de transporte ferroviário celebrados com a concessionária ré, notadamente no que tange à segurança do empreendimento e, uma vez constatada prática de inadimplemento, adote as medidas cabíveis, previstas tanto no respectivo contrato, como na Lei n°8.987/95 e na Lei 8.666/93, tendentes a sanar as irregularidades apuradas.

Em suas razões o agravante (IBAMA) requer, em resumo, atribuição do efeito suspensivo ao recurso para que seja desobrigado à determinação constante no item 3.d (exigir EIA/RIMA para licenciamento do empreendimento e do transporte de combustíveis, bem como o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros no Relatório de Constatação, relativamente às questões ambientais), alegando que não se trata de implantação de ferrovia e que, para o caso, a Resolução CONAMA nº 349/04 prevê meio mais célere para casos de licenciamento ambiental corretivo de ferrovias. Além disso, alega que é inviável a realização de Estudo de Impacto ambiental no prazo de 90 dias.

É o relatório. Decido.

Inicialmente, verifico tratar-se de decisão suscetível de causar à parte lesão grave e de difícil reparação, não devendo o presente recurso ser convertido em agravo retido, conforme a alteração promovida no art. 527, inc. II, do CPC pela Lei n.º 11.187, de 19 de outubro de 2005, e sim processado como agravo de instrumento, consoante a exceção prevista no mesmo dispositivo legal.

É que, embora a regra atualmente seja o agravo retido nos autos, são ressalvadas as hipóteses de decisões que possam causar à parte lesão grave e de difícil reparação, caso em que será admitida a interposição do agravo por instrumento.

No caso concreto, tratando-se de antecipação de tutela, é manifesta a possibilidade de a postergação da decisão causar lesão grave e de difícil reparação à parte.

Admito, assim, o processamento do agravo via instrumento.

O deferir a tutela o magistrado a quo fundamentou nos seguintes termos:

O artigo 12 da Lei n.º 7.347/85, Lei da Ação Civil Pública, dispõe que o juiz poderá conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.
Para concessão da liminar revela-se indispensável a relevância dos fundamentos invocados e a grande probabilidade de dano irreparável ou de difícil reparação caso a medida seja concedida somente ao final do processo.
In casu, considero presentes os requisitos necessários à concessão da liminar imediatamente. Explico.

O Ministério Público Federal questiona a falta de segurança do túnel ferroviário que corta o Novo Centro de Maringá, no sentido Leste-Oeste, bem como a ausência de fiscalização dos órgãos públicos competentes, tanto em relação à observância das normas de segurança quanto às regras de proteção ao meio ambiente.
Segundo afirmado na petição inicial, a presente demanda tem por escopo a consecução dos seguintes objetivos:

1) impedir o transporte de produto perigoso (etanol) pela ALL sem que haja, antes, a exigência de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do túnel ferroviário, pois, conforme demonstrar-se-á a seguir o EIA/RIMA é condição necessária para este empreendimento;
2) obrigar a concessionária ALL a executar obras e instalar equipamentos necessários a tornar mais segura a prestação do serviço público decorrente da atividade econômica por ela exercida;
3) determinar ao IBAMA que exija o EIA/RIMA do empreendimento ferroviário e suas infraestruturas, de modo a precisar, pormenorizadamente, as consequências da atividade desenvolvida pela ré ALL;
4) compelir a ANTT a exercer constante fiscalização do transporte ferroviário no trecho do túnel do Novo Centro de Maringá-PR no que concerne às questões atinentes à segurança na prestação do serviço;
5) determinar que o DNIT, na condição de administrador da faixa de terras do túnel ferroviário, a qual pertence à União, passe a exigir que a ALL cumpra as exigências apontadas como mitigadoras dos riscos da prestação do serviço que lhe é incumbindo;
6) assinalar que a União, que tem o encargo de fiscalizar o cumprimento das cláusulas previstas no contrato de concessão da malha ferroviária firmado com a ALL, assim o faça, atendendo aos preceitos previstos em contrato e na legislação que trata do tema (leis nº 8.987/95 e 8.666/93).

A região central de Maringá, denominada Novo Centro, é cortada, no sentido Leste-Oeste, por malha ferroviária federal atualmente operada pela concessionária ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA SUL S/A, mediante contrato de concessão celebrado com União.
Em tempos idos, como é de notório conhecimento dos moradores locais, a ferrovia atravessava a cidade normalmente sobre a superfície, praticamente dividindo-a em duas, uma no lado norte e outra no lado sul, atravancando o desenvolvimento do município, especialmente na região central. Os transtornos causados eram muitos, pois, como haviam poucas vias públicas de ligação cruzando a ferrovia, o trânsito de veículos e pedestres era constantemente interrompido para a passagem das composições, agravando-se sobremaneira a situação em época de safra, dado o tráfego intenso das locomotivas.
Diante do anseio da comunidade local para solução da questão, iniciaram-se estudos para a retirada da linha férrea do perímetro urbano, especialmente central, ou de outro meio alternativo de equação do problema, optando-se pelo rebaixamento da linha férrea, com construção de túneis na região mais central e de trincheiras a céu aberto em outros trechos.
Conforme relatório de vistoria recentemente emitido pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros (Evento 13, OFIC1), atualmente, o rebaixamento da linha férrea é composto por trincheiras e túneis num total de 7.000 metros, merecendo especial destaque para o caso em apreço o túnel 2.000 metros situado entre as Avenidas Pedro Taques e Paraná, bem como outro com 550 metros localizado entre a Avenida 19 de Dezembro e rua Arlindo Planas.
A conclusão do túnel maior, ocorrida em 2005/2006, propiciou amplo desenvolvimento imobiliário do Novo Centro, no qual atualmente encontra-se edificados inúmeros edifícios residenciais e comerciais, grande shopping center que margeia o túnel, supermercados, dentre outros. Além disso, sobre a laje do túnel foi construída a Avenida Horácio Raccanello Filho, importante via de ligação no sentido Leste-Oeste, com intenso tráfego diário de veículos.
Ocorre que a realização da obra, embora tenha possibilitado vertiginoso desenvolvimento da região e solucionado os problemas ocasionados pela antiga ferrovia convencional, trouxe novas e graves preocupações relacionadas à segurança da população e ao equilíbrio do meio ambiente.
Os documentos que instruem a inicial (Evento 1) demonstram que desde o início de procedimento investigatório (instaurado pelo Ministério Público Estadual, posteriormente enviado ao Ministério Público Federal, dado o envolvimento da União e órgãos federais na questão), ainda no ano de 2007, ou seja, há 07 anos, o Ministério Público, representando a sociedade, vem instando administrativamente a concessionária do transporte ferroviário federal, ALL, a adotar medidas de segurança, especialmente quanto ao transporte de combustível altamente inflamável (Etanol) no interior dos túneis, não tendo a referida empresa tomado qualquer atitude, mantendo-se completamente inerte.
O risco de gravíssimo acidente é evidente e iminente. Diariamente são transportados milhares de litros de álcool pelas composições férreas que viajam pelos túneis, de modo que, qualquer sinistro ferroviário, no interior dos túneis, dado o risco real de explosão do vagões com álcool, é capaz de transformar os túneis em espécie de 'bomba' com efeitos devastadores e catastróficos, pois, como já referido, sobre o túnel corre via urbana de tráfego intenso de veículos e pedestres, circundada por diversos grandes edifícios residenciais e comerciais.
Diante desse risco imediato, o autor instou o 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros a fazer um estudo e apresentar medidas preventivas de segurança a serem adotadas pela ALL, que emitiu o Relatório n.º 01/2009, datado de 24/04/2009, sugerindo a adoção de medidas de segurança, por intermédio de sistemas denominados de 'Sistema Ativo' e 'Sistema Passivo', nos seguintes termos (Evento 1, PROCADM3 - fls. 73/91):

SISTEMA PASSIVO: São os elementos preventivos que serão incorporados à estrutura do túnel, sendo eles:
1) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte;
2) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre;
3) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro;
4) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso;
5) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto;

6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel;
7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída;
8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.
SISTEMA ATIVO: Consiste na adoção de medidas preventivas que visem assegurar a execução ou proibição de atos necessários ou que podem comprometer a segurança, respectivamente:
1) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos;
2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel;
3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.

Considerando que as medidas acima foram sugeridas em relatório datado de 24/04/2009, o Juízo requisitou informações ao Comandante do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá, sobre o quadro atual de segurança da obra.
Em novo relatório (Evento 13, OFIC1), recentemente emitido (11/08/2014), a autoridade militar não só reiterou os termos do relatório anterior como também ressaltou que nenhuma medida de mitigação aos possíveis desastres foi adotada pela ALL, havendo sensível piora do quadro anterior, uma vez que houve ampliação da obra, com construção de túnel de aproximadamente 550 metros entre a Avenida 19 de Dezembro e rua Alindo Planas e de trincheira entre esta e a Avenida Paranavaí. Esse novo relatório, apresenta as seguintes conclusões:

'Diante da vistoria realizada, verificou-se que as ameaças foram potencializadas pela construção de mais um trecho do túnel, bem como da construção de uma trincheira, sem talude, criando a ameaça de desmoronamento de barranco com possíveis danos patrimoniais e vítimas humanas, verificou-se ainda o surgimento de esgoto com dejetos, o que vem a caracterizar dano ambiental pela ausência de tratamento, ou algo que o valha. Verificou-se, que as galerias de água pluvial encontram-se obstruídas, impedindo o escoamento da água no interior do túnel.
Foi constatado, a presença de tubulações expostas as quais lançam água na trincheira do túnel, ausência de canalização das galerias de água pluvial, o que vem a inundar o interior do túnel nos dias de chuvas.
Ausência de sistema ativo e passivo de incêndios, ou qualquer outro meio que visem a mitigar os riscos de acidentes no interior e nas trincheiras, que fazem parte do rebaixamento da linha férrea.
Foi constatado a presente de tubulações com cabos expostos.
Inexiste qualquer entrada alternativa para o interior do túnel, que venha a facilitar acesso das equipes de socorro na eventualidade de um sinistro.
Dessa forma, pode-se concluir, que o relatório feito pela 5ª Coordenadoria Regional de Proteção e Defesa Civil, apesar de datado de 24/04/2009, é atual e com ameaças pontecializadas pela construção de um novo túnel e trincheira sem talude.'

Como se vê, a omissão da ré ALL, concessionária de importante serviço público de transporte ferroviário, é clarividente e inconteste. A ré ALL vem transportando combustível altamente inflamável (Etanol) há pelo menos 07 anos pelos túneis Novo Centro de Maringá sem adotar as necessárias e pertinentes medida de segurança para tanto, colocando em premente risco a integridade física de seus funcionários e da população local.
A iminente possibilidade de uma catástrofe é igualmente real e inconteste, estando sua ocorrência relegada ao mero sabor da sorte e do acaso. Há inúmeros exemplos de que a omissão do Poder Público na fiscalização de normas de segurança em obras, serviços públicos e locais de intensa concentração de pessoas concorreu para o acontecimento de acidentes fatais e de grandes proporções, nos quais inúmeras vidas foram brutalmente ceifadas.
Rememore-se o caso do incêndio da Boate Kiss, ocorrido em 27/01/2013, na cidade de Santa Maria/RS, em que falhas na fiscalização e inobservância das normas de segurança ocasionaram a morte de 242 pessoas, além de 116 feridos.
O mesmo se diga do recente desabamento de viaduto em construção na cidade de Belo Horizonte, com vários mortos e feridos. Na mesma linha, o notório desabamento, em 2009, da Estação Pinheiros da Linha 4 do metrô de São Paulo, com 06 seis mortos.
A história também é repleta de vários acidentes ferroviários com muitas vítimas fatais, tanto por falha humana quanto por falha mecânica. Em 2013, próximo à estação de Santiago de Compostela, Espanha, uma trem em alta velocidade descarrilou, matando pelo menos 60 pessoas, sendo que treze vagões saíram dos trilhos e pelo menos 02 deles pegaram fogo. Em fevereiro de 2012, na Argentina, um trem da linha Sarmiento se chocou ao chegar ao terminal de Once e provocou a morte de 51 pessoas. Em 2012, um acidente entre dois trens em Anantapur, Índia, deixou 20 mortos e 35 feridos (fonte: http://noticias.terra.com.br/mundo/europa/veja-fotos-dos-mais-tragicos-acidente s-com-trens-dos-ultimos-anos,64feda5236a00410VgnVCM3000009acceb0aRCR D.html).
Portanto, como se vê, aquilo que se tem por inesperado acontece com muito mais frequência do que se imagina, de modo que as medidas de segurança recomendadas pelo Corpo de Bombeiros de Maringá são absolutamente necessárias e urgentes, já que diuturnamente a população maringaense vem sendo exposta a risco de acidente fatal, com nefastas consequências. A maioria das pessoas que habita aquela região ou diariamente passa sobre túnel sequer desconfia do perigo escondido no subsolo.
Ademais, as medidas propostas pelo Corpo de Bombeiros não são difíceis de ser implementadas e sua utilidade e necessidade são evidentes, conforme abaixo explicitado:

SISTEMA PASSIVO

- Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte.
Justificativa: trata-se de sistema contra incêndio por coluna seca de traçado vertical que comporta o acoplamento direto, ou através de ligação, entre a coluna e a sua boca de alimentação. Sistema necessário à manutenção da estrutura do túnel em caso de incêndio.

- Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre.
Justificativa: medida autoexplicativa. É evidente a necessidade de iluminação do túnel em caso de emergência.

- Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro.
Justificativa: medida autoexplicativa. Em caso de desastre a existência de fumaça em excesso impediria ou dificultaria sobremaneira o trabalho das equipes de resgate.

- Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso.
Justificativa: medida autoexplicativa, já que é indispensável que o túnel tenha fácil acesso aos veículos e pessoal de socorro.

- Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto.
Justificativa: a medida tem o condão de evitar ou reduzir a propagação do fogo em caso de incêndio.

6) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel.
Justificativa: sistema extremamente necessário, já que é de conhecimento público que o túnel vem sendo habitado por mendigos, moradores de rua, com evidente risco à integridade física dos mesmos. Além disso, a falta de controle de acesso ao túnel facilita a prática e ocultação de crimes no seu interior.

7) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída.
Justificativa: medida visa permitir a evacuação mais rápida possível do local em caso de acidente.

8) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel.
Justificativa: a medida tem o escopo de evitar a propagação das chamas.

SISTEMA ATIVO

- Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos.
Justificativa: a permissão de realização de manobras no interior do túnel aumentaria a probabilidade de ocorrência de acidentes.

2) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel.
Justificativa: a realização de manobra no interior do túnel com o intuito de modificar o sentido de deslocamento da composição também aumentaria a probabilidade de ocorrência de acidentes.

3) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel;
Justificativa: reduz a possibilidade de descarrilamento.

4) Efetuar vistorias quinzenais, emitindo os respectivos relatórios, encaminhando-os mensalmente ao Corpo de Bombeiros, os quais serão arquivados para controle na Seção de Defesa Civil.
Justificativa: permite a monitoração contínua das condições de segurança do túnel.

Entendo, entretanto, que o prazo requerido pelo Ministério Público Federal de 60 (sessenta) dias para implementação das medidas acima deve ser ampliado para no máximo 90 (noventa) dias, tendo em vista a quantidade de obras a serem realizadas.
Por outro lado, a necessidade de Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) é impositiva, dado o efetivo potencial de lesão ao meio ambiente causado pela obra, uma vez que o túnel é utilizado para o transporte de produtos inflamáveis, que em caso de acidentes poderão contaminar o solo e o lençol freático.
O Licenciamento Ambiental consiste em um dos mais importantes instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, previsto no art. 10 da Lei n.º 6.938/1981, verbis:

Art. 10. A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. (Redação dada pela Lei Complementar nº 140, de 2011)

Está fundado no princípio da proteção, da precaução ou da cautela, basilar do direito ambiental, que veio estampado no Princípio n.º 15 da Declaração Final da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - CNUMAD (Rio-92).
Por sua vez, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), pretendido pelo autor, constitui trabalho técnico elaborado por equipe multidisciplinar que se afigura indispensável para a análise do pedido de Licenciamento Ambiental quando se tratar de empreendimento que pode causar significativo impacto ambiental. Segundo o art. 3.º da Resolução n.º 237/1997 do CONAMA, a 'licença ambiental para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio dependerá de prévio estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto sobre o meio ambiente (EIA/RIMA), ao qual dar-se-á publicidade...'.

No Brasil, a 'Avaliação de Impacto Ambiental - AIA', que constitui o gênero dos estudos ambientais, foi introduzida como instrumento de política ambiental na nossa legislação federal pelo inciso III do art. 9.° da Lei n.° 6.983/1981, a qual instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente.
Posteriormente, a avaliação de impacto ambiental foi devidamente consagrada pela Constituição da República, que, no inciso IV do § 1.° do art. 225, prescreve expressamente que, para assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, incumbe ao poder público exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, Estudo Prévio de Impacto Ambiental - EPIA ou, simplesmente, Estudo de Impacto Ambiental - EIA, a que se deve dar a necessária publicidade.
Portanto, no Brasil, por imposição constitucional, o EIA é obrigatório e prévio em relação à instalação de qualquer empreendimento (obra ou atividade) potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente. Não obstante, para os demais empreendimentos, outras avaliações ambientais podem ser exigidas pela autoridade ambiental.
Muito embora o conceito de 'significativo impacto ambiental' seja um tanto quanto subjetivo e indeterminado, as peculiaridades do caso impõem o EIA/RIMA para licenciamento ambiental, sob pena de proibição do transporte de líquidos inflamáveis pelos túneis, uma vez que, como bem observado pelo autor, 'somente um EIA/RIMA abrangente e completo poderia, de fato, avaliar todas as consequências negativas que o empreendimento e a atividade que nele é desenvolvida são capazes de produzir, podendo, inclusive, concluir-se que a atividade não possa ser licenciada sem a adoção de uma série de procedimentos imprescindíveis à mitigação dos riscos'.
Por fim, a omissão dos entes estatais quanto ao seu dever de fiscalizar as condições de segurança e ambientais da obra restaram evidenciadas, eis que a obra não possui licenciamento ambiental e o próprio relatório do Corpo de Bombeiros registra que, passados mais de 07 anos da conclusão do primeiro túnel, nenhuma medida de segurança foi adotada pela ré ALL, fato que, consequentemente, indica a omissão dos réus no aspecto fiscalizatório.

Com muita propriedade o magistrado a quo, levando em consideração a omissão dos entes estatais, concedeu a tutela liminar determinando o cumprimento de várias medidas aos demandados. No entanto, quanto à exigência de EIA/RIMA pelo IBAMA, tenho que assiste razão ao agravante, em face do regramento trazido à baila no presente recurso.

Veja-se que nos termos da Resolução CONAMA nº 349/04, que dispõe sobre a regularização de empreendimentos em operação, que parece ser o caso do processo originário, está prevista a possibilidade de utilização de procedimento simplificado:

(...)
Considerando o objetivo de serem detalhados os critérios e os procedimentos dos órgãos ambientais, para proceder ao licenciamento dos empreendimentos ferroviários;
Considerando que a maior parte da malha ferroviária brasileira foi construida há quase cem anos;
Considerando que a legislação exige a regularização das ferrovias existentes, mediante o competente processo de licenciamento ambiental;
Considerando a necessidade de padronização dos critérios que norteiam os requisitos a serem exigidos pelos diversos órgãos ambientais, no curso dos processos de licenciamento ambiental, respeitadas as características específicas de cada empreendimento, resolve:

Art. 1º Estabelecer critérios e procedimentos para:
(...)
II - a regularização ambiental dos empreendimentos ferroviários em operação até a data de entrada em vigor da presente Resolução, mediante o competente processo de licenciamento ambiental corretivo.

(...)

Art. 3º Para efeito desta Resolução, considera-se atividade ou empreendimento ferroviário de pequeno potencial de impacto ambiental as obras ferroviárias desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio preexistente, que não impliquem:
I - remoção de população;
II - intervenção em áreas de preservação permanente, unidades de conservação ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos;
III - supressão de vegetação sujeita a regime especial de proteção legal, bem como de espécies referidas no art. 7º, da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965.
§ 1º Além das obras ferroviárias previstas neste artigo, poderão ser também consideradas atividades ou empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental, quando assim avaliados pelo órgão ambiental competente:
I - a ampliação ou construção de ramais ferroviários de até cinco quilômetros de extensão;
II - a ampliação ou construção de pátios de manobras, transbordo e cruzamento;
III - a ampliação ou construção de terminais de carga, descarga e transbordo, cujos produtos não sejam classificados como perigosos pela legislação vigente.
§ 2º Os empreendimentos e atividades referidos neste artigo ficam sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos do art. 12 da Resolução CONAMA nº 237, de 1997.
§ 3º Aplicam-se aos empreendimentos e atividades que não sejam considerados de pequeno potencial de impacto ambiental a Resolução CONAMA nº 237, de 1997 e, quando couber, a Resolução CONAMA nº 01, de 1986.

(...)

Art. 6º Nos empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental em processo de licenciamento ambiental, na data de publicação desta Resolução, poderá ser adotado o procedimento de licenciamento ambiental simplificado, mediante requerimento da administração ferroviária.

Art. 7º Integram a licença de operação, as seguintes atividades de manutenção, reparação e melhoria da via permanente, quando desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio:
(...)
IV - estabilização de taludes de corte e aterro, que independa de supressão de vegetação existente em áreas averbadas como Reserva Legal e em áreas de preservação permanente, conforme legislação vigente;
V - limpeza e reparo de sistemas de drenagem, bueiros, canais e corta-rios;
VI - obras de sinalização;
VII - implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;
VIII - substituição de lastro, dormentes e trilhos;
(...)
X - obras para estabilização geométrica da via e instalação de passarelas, passagens em nível e/ou desnível, desde que independam de realocação de população humana ou de intervenção em áreas de preservação permanente, em áreas de Reserva Legal e no interior de unidades de conservação, conforme legislação vigente;
XI - melhorias e/ou modernizações em unidades de apoio existentes, que não impliquem em ampliação destas unidades;
XII - esmerilhamento e soldagem de trilhos;
XIII - manutenção do sistema de comunicação de uso próprio da ferrovia;
XIV - obras para alteração de linha férrea nos pátios e terminais de carga.
Parágrafo único. Ficam autorizadas, sem prejuízo de outras licenças e autorizações cabíveis, as atividades previstas neste artigo, até a regularização ambiental das ferrovias existentes.

Art. 8º A execução de intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio ambiente, a saúde e a segurança da população e dos empregados das ferrovias, bem como o andamento das operações ferroviárias, deverá obrigatoriamente e imediatamente ser comunicada ao órgão ambiental competente.

Art. 9º Os pedidos e os processos em andamento de licenciamento ambiental corretivo deverão ser instruídos com os seguintes estudos ambientais, além de outros estudos a critério do órgão ambiental competente:
I - diagnóstico Ambiental inclusive com a caracterização dos itens em não conformidade com os requisitos legais;
II - Plano Básico Ambiental ou Plano de Controle Ambiental;
III - análise de risco de acidentes ou riscos ambientais, quando couber; e
IV - Plano de Prevenção e Atendimento a Acidentes.
§ 1º Os estudos referidos nos incisos III e IV do caput somente serão exigíveis para o transporte de produtos perigosos, conforme definidos no Decreto no 98.973, de 1990, que dispõe sobre o regulamento para o transporte ferroviário de produtos perigosos.
§ 2º O licenciamento ambiental corretivo será feito sem prejuízo das responsabilidades administrativas, cíveis e penais.

Conforme se verifica da documentação juntada ao presente recurso (Evento 1 -INF8, fls. 1 a 29), observa-se que o IBAMA, ao ofertar o Parecer Técnico nº 192/2010 a respeito das condicionantes ambientais para a renovação da Licença de Operação nº 559/2006, apontava o atendimento de algumas condicionantes e o parcial atendimento de outras. Ocorre que o parecer técnico não é específico e faz análise generalizada pois a Licença de Operação se refere a toda malha ferroviária nos Estados do Paraná e Santa Catarina.

No presente momento processual, mormente em se tratando de agravo de instrumento, em análise perfunctória, descabe apontar qualquer omissão do IBAMA especificamente quanto à situação do túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá, uma vez que a documentação anexada ainda não consta do processo originário, e não foi, a que tudo indica, objeto de análise pelo magistrado a quo.

Porém, quanto à determinação para que o agravante exija o EIA/RIMA para o licenciamento do empreendimento e o transporte de combustíveis, tenho que a decisão deve ser flexibilizada ante as orientações da Resolução CONAMA nº 349/04.

Dessa feita, tenho que o efeito suspensivo deve ser parcialmente deferido, apenas para que o IBAMA não exija o EIA/RIMA no prazo de 90 dias, cabível, contudo, que seja exigido o saneamento das irregularidades apontadas pelo Corpo de Bombeiros, encaminhado em abril de 2009 (Evento 1 - OUT5), antes da renovação da Licença de Operação nº 559/2006, com data de 25-11-2010 (Evento 1 - OUT4).

Ante o exposto, defiro parcialmente o pedido de atribuição de efeito suspensivo ao agravo de instrumento.

Intimem-se, as partes agravadas, inclusive, para apresentar contrarrazões (art. 527, V, do CPC). Após, dê-se vista ao Ministério Público Federal.

Porto Alegre, 15 de setembro de 2014.

Desembargador Federal Luís Alberto D'Azevedo Aurvalle
Relator

Ajude a reduzir o consumo de papel. Antes de imprimir, pense no seu compromisso com o MEIO AMBIENTE! Mas, se for imprimir, use a EcoFont (www.agu.gov.br/ecofont)!

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Diretoria de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1282 - 1670
www.ibama.gov.br

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4629 ASS.

OF 02001.011170/2014-49 DILIC/IBAMA

Brasília, 01 de outubro de 2014.

Ao Senhor
Carlos Augusto Toniolo Goebel
Procurador da República da Procuradoria da República no Município de Bagé
Rua Bento Gonçalves, 285-D, salas 601/604
BAGE - RIO GRANDE DO SUL
CEP.: 96400201

Assunto: **ALL Malha Sul - Posto de Abastecimento de Bagé/RS - Inquérito Civil nº 1.29.001.00015/2013-17**

REFERENCIA: OF 02001.015984/2014-52/MPF/PR/RS

Senhor Procurador da República,

1. Em atenção ao OF.PRM/BAGÉ/PB244/Nº645/2014, por meio do qual esse *Parquet* solicitou ao Ibama informações referentes ao Posto de Abastecimento da ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. localizado em Bagé/RS, informo que foram solicitadas ao Núcleo Técnico Setorial Descentralizado de Instrução Processual – NUIP da Superintendência do Ibama no Rio Grande do Sul informações atualizadas sobre o andamento dos processos administrativos referentes aos Autos de Infração nº 724032-D e nº 724033-D, lavrados em decorrência do vazamento de combustível ocorrido no local em 2011.

2. Em resposta à solicitação, foi emitido pelo NUIP o Memorando nº 000023/2014 RS/NUIP/IBAMA (cópia anexa), o qual informou que os processos se encontram em fase de instrução e que já foi solicitado ao Escritório Regional do Ibama em Bagé/RS a elaboração de laudos de constatação, os quais são necessários para que se comprove a ocorrência de danos ambientais. O referido expediente não fixou prazo para emissão dos laudos, mas salientou que, "comprovando-se a existência de danos ambientais, a autuada certamente será compelida a repará-los ou compensá-los, na forma da legislação em vigor".

3. No que se refere à conclusão do processo de licenciamento ambiental do Posto de Abastecimento – PA da ALL em Bagé/RS, destaco que a implantação dessa Unidade de Apoio, por se enquadrar no Art. 1º, § 4º da Resolução CONAMA nº 273/2000,

estava dispensada de licenciamento.

4. Destaco que, a despeito da dispensa de licenciamento, os impactos ambientais da operação do posto devem ser mitigados, bem como corrigidos os eventuais passivos ambientais decorrentes do vazamento de combustível.

5. No entanto, o Posto de Abastecimento de Bagé/RS não foi contemplado nos Estudos Ambientais visando a regularização da operação das Unidades de Apoio da ferrovia no Estado do Rio Grande do Sul, pois foi implantado em momento posterior ao protocolo desses estudos.

6. Dessa maneira, considerando a possibilidade de existência de outras Unidades de Apoio em situação semelhante, o Ibama solicitou à ALL apresentação de listagem atualizada, a qual foi protocolada pela empresa em 17/06/2014.

7. Informo que o Ibama está finalizando a verificação das unidades não contempladas nos Estudos Ambientais, após a qual a empresa será informada sobre o escopo dos estudos necessários para a incorporação dessas na análise da viabilidade de emissão de Licença de Operação, momento no qual serão definidas as medidas de gestão ambiental para todas as Unidades de Apoio da ALL Malha Sul.

Atenciosamente,

THOMAZ MIAZAK DE TOLEDO
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO RIO GRANDE DO SUL

Of. PRM/CA/RS nº 0573/2014 **Cruz Alta (RS), 22 de setembro de 2014**
PRM-CAL-RS-0002562/2014

A Sua Senhoria, o Senhor
Thomaz Miazak de Toledo
Diretor de Licenciamento Ambiental Substituto
Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis – IBAMA
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A
CEP: 70.818-900
Brasília-DF

Assunto: Definição de responsável acerca remediação de contaminação ambiental

Senhor Diretor:

1.Cumprimentando-o, solicito a Vossa Senhoria o envio de documentação/manifestação oriundo(a) da Procuradoria Federal Especializada desse Instituto acerca da responsabilidade pela remediação da contaminação existente na antiga estação de tratamento de dormentes situada na localidade de Benjamin Nott, no município de Cruz Alta/RS, conforme referido no vosso Ofício nº 02001.006366/2014-11-DILIC/IBAMA.

2.Outrossim, tendo em vista que a documentação requisitada é necessária à instrução do Inquérito Civil nº 1.29.016.000103/2013-50, em trâmite nesta Procuradoria da República em Cruz Alta/RS, fixo prazo de **10 (dez) dias** para o atendimento do presente, consoante art. 8º, §5º da Lei Complementar nº 75, de 20.05.1993.

Atenciosamente,

Pedro Henrique Oliveira Kenne da Silva
Procurador da República

PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CRUZ ALTA
Av. Venâncio Aires, 1818 – Cruz Alta / RS - CEP 98010-358
Fone/Fax: 55 3324 3451 / e-mail: prm-ca@mpf.mp.br

Para a CGTMO

1. Para as providências que o caso requer;
2. atentar ao conteúdo do ofício OF02001.011616/2014-35 DILIC/IBAMA, de 08/10/14, solicitando dilação do prazo.

08/10/2014

Paula Griesser
Analista Ambiental
Matrícula: 6756130
DILIC/IBAMA

À COTRA,

P/ANÁLISE E RESPOSTA

Em 9.10.2014

Marcus Vinicius Leite Cabral de Ri...
Coordenador Geral de Transportes
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

À analista ambiental Giuliana,
Para elaborar minuta de resposta ao MPF.

Em 14/10/14

Lilian Martins
Lilian Martins
Coordenadora de Licenciamento de Transportes-Substituta
COTRA/DILIC/IBAMA

MINUTA DE RESPOSTA ENCAMINHADA À CGTMO EM 16/10/2014

AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO
Documento - Tipo: carta
Nº. 02001.019059/2014- 09
Recebido em 03/10/2014
Assinatura

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4631
ASS.

467/GMA/2014

Curitiba, 02 de outubro de 2014.

DIGITALIZADO NO IBAMA

Ao
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Sra. Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes – Rodovia e Ferrovias
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede do IBAMA – Bloco C – 1º andar
70.818-900 - BRASÍLIA/DF

Assunto: Obra Emergencial – Guarapuava/PR

Prezada Senhora,

Vimos, por meio desta, informar que a **ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A,** portadora do CNPJ sob nº 01.258.944/0005-50, irá realizar obra emergencial no KM ferroviário 114+600 no Município de Guarapuava, estado do Paraná.

Esta obra emergencial se faz necessária em virtude da intensidade das chuvas na região.

Concluída a obra, a ALL compromete-se a encaminhar um relatório final de obras, contendo um descritivo dos serviços realizados.

Sendo o que se apresenta para o momento e com a certeza de vossa colaboração, externamos respeitosos votos de consideração e apreço.

Rosangela Campanholi Dorta
Gerência de Licenciamento e Conformidade Ambiental
ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A
CNPJ 01.258.944/0005-50

Rua Emílio Bertolini, 100 - CEP: 82.920-030 – Curitiba – Paraná - Brasil
Tel.: (41) 2141-3603 - Fax: (41) 2141-7318

À Anadisto Giuliana e equipe

para conhecimento e

acompanhamento.

08/10/14

Tatiana Veil

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

Diretoria de Licenciamento Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1282 - 1670
www.ibama.gov.br

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4682 ASS.

OF 02001.011616/2014-35 DILIC/IBAMA

Brasília, 08 de outubro de 2014.

Ao Senhor
PEDRO HENRIQUE OLIVEIRA KENNE DA SILVA
Procurador da República do Ministério Público Federal/Pr/Rio Grande do Sul
Av. Venâncio Aires, 1818
CRUZ ALTA - RIO GRANDE DO SUL
CEP.: 98010358

Assunto: **Dilação de prazo. Ofício PRM/CA/RS nº 0573/2014. IC nº 1.29.016.000103/2013-50**

REFERENCIA: OF 02001.018877/2014-86/MPF/PR/RS

Senhor Procurador da República,

1. Cumprimentando-o, reporto-me ao Ofício PRM/CA/RS nº 0573/2014, de 22 de setembro de 2014, referente ao IC nº 1.29.016.000103/2013-50 e protocolado no IBAMA sob o nº 02001.018877/2014-86, em 2 de outubro de 2014 para **solicitar** a prorrogação do prazo fixado para atendimento ao requisitado, considerando o recebimento do documento por esta Diretoria de Licenciamento Ambiental – DILIC somente no dia 7 de outurbro de 2014, bem como a exiguidade do prazo para prestar as informações solicitadas, em meio ao expressivo número de processos de licenciamento ambiental por todo o país que também demandam providências por este órgão no momento.

2. Pelo exposto, esperando poder contar com sua compreensão, **solicito a dilação do prazo fixado**, por mais **25 dias úteis**.

Atenciosamente,

THOMAZ MIAZAK DE TOLEDO
Diretor Substituto da DILIC/IBAMA

MALHA SUL

Ata de Reunião

1. Organização			
Número:	02001.000270/2014-40		
Data:	09/10/2014	Local:	COTRA
Hora Início:	14:00	Hora Fim:	15:00

2. Participantes

Nome	Instituição / Área	Pres	Endereço Eletrônico	Telefone	Rubrica
Giuliana Cousin Berghella	COTRA	Sim	giuliana.berghella@ibama.gov.br	(0xx61)3316-1071	
Lilian Martins	COTRA	Sim	lilian.martins@ibama.gov.br	(0xx61)3316-1071	
Tatiana Veil de Souza	COTRA	Sim	tatiana.souza@ibama.gov.br	(0xx61)3316-1071	
Rafaela Gomes S. Silva	ANTT	Sim	rafaela.silva@antt.gov.br	(0xx61)3410-1439	
Raquel Almeida de Oliveira	ANTT	Sim	raquel-a.oliveira@antt.gov.br	(0xx61)3410-1692	

3. Assunto

Ferrovias concedidas à ALL - América Latina Logística

4. Referencia

/

5. Pauta

Reativações de Trechos e Ampliação de Pátio

6. Texto da Ata

A reunião teve como objetivo dar sequência às discussões que vem sendo realizadas entre o Ibama e a ANTT, as quais visam nivelar as informações referentes às malhas ferroviárias concedidas à ALL – América Latina Logística.

Reativação de Trechos Ferroviários

O Ibama prestou informações atualizadas sobre o andamento dos procedimentos de licenciamento ambiental para reativação de trechos ferroviários já instaurados no Instituto. O Ibama apresentou tabela consolidando as informações, mas destacou que essas deverão ser atualizadas com informações da ANTT referentes aos trechos pendentes.

A ANTT entregou cópia das Deliberações nº 124/2011, nº 302/2012, nº 071/2013 e nº 079/2013 da Agência, as quais determinam os trechos que deverão ser reativados pela

ALL.

Foi acordado que a ANTT encaminharia, por meio eletrônico, tabela elaborada pela ALL com o estágio de andamento (no Ibama e na ANTT) de todas as reativações constantes das Deliberações supracitadas. As informações serão consolidadas pelo Ibama e encaminhadas à ANTT, via Ofício.

Pátio Valongo

O Ibama informou que finalizou Parecer Técnico contendo análise do Relatório Técnico Ambiental - RTA, o qual identificou pendências que deverão ser atendidas pela ALL antes da emissão da Licença de Instalação - LI.

7. Pendências e encaminhamentos	Data Limite	Responsável
Nenhum Item de Pauta foi Informado!		

Deliberação nº 124, de 06 de julho de 2011

Estabelece condições e fixa prazos para regularizar a situação de trechos e ramais ***ferroviários subutilizados ou sem tráfego de*** *cargas.*

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DG - 029/11, de 6 de julho de 2011, no que consta do Processo nº 50500.044911/2011-47; e

CONSIDERANDO o dever contratual das Concessionárias, para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de cargas, de zelar pelos bens vinculados à concessão, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à concedente ou à nova concessionária, DELIBERA:

Art. 1º Estabelecer condições e fixar prazos para regularizar a situação de trechos e ramais ferroviários subutilizados ou sem tráfego de cargas.

Art. 2º No prazo de 60 (sessenta) dias, contados da publicação desta Deliberação, deverão ser apresentados, pela Concessionária, à ANTT, os respectivos cronogramas físicos para execução de obras de recuperação dos trechos e ramais ferroviários indicados a seguir, de forma a adequá-los para o transporte de cargas, no mínimo nas mesmas condições previstas quando da celebração dos respectivos Contratos de Concessão e de Arrendamento.

I - Trecho: Pradópolis – Barretos; Extensão: 131 km; Concessionária: ALL Malha Paulista;

II - Trecho: Bauru – Tupã; Extensão: 172 km; Concessionária: ALL Malha Paulista;

III - Trecho: Tupã - Adamantina; Extensão: 72 km; Concessionária: ALL Malha Paulista;

IV - Trecho: Adamantina – Panorama; Extensão: 155 km; Concessionária: ALL Malha Paulista;

V - Ramal de Piracicaba; Extensão: 45 km; Concessionária: ALL Malha Paulista;

VI - Trecho: Maringá – Cianorte; Extensão: 92 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

VII - Trecho: Santo Ângelo – Cerro Largo – São Luiz Gonzaga; Extensão: 106 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

VIII - Trecho: Santiago – Dilermando Aguiar; Extensão: 142 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

IX - Trecho: Entroncamento – Livramento; Extensão: 156 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

X - Trecho: Presidente Epitácio – Presidente Prudente; Extensão: 104 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XI - Trecho: Morretes – Antonina; Extensão: 16 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XII - Trecho: Cabo – Propriá; Extensão: 549 km; Concessionária: Transnordestina Logística;

XIII - Trecho: Ribeirão Preto – Passagem; Extensão: 63 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XIV - Trecho: São Francisco – Propriá; Extensão: 431 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XV - Trecho: Paripe – Mapele; Extensão: 8 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XVI - Ramal de Ladário; Extensão: 5 km; Concessionária: ALL Malha Oeste;

XVII - Trecho: Santiago – São Borja; Extensão: 160 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XVIII - Trecho: Varginha – Evangelista de Souza; Extensão: 21 km; Concessionária: ALL Malha Paulista;

XIX - Trecho: Indubrasil – Ponta Porã; Extensão: 304 km; Concessionária: ALL Malha Oeste;

XX - Trecho: Barão de Camargos – Lafaiete Bandeira; Extensão: 334 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XXI - Trecho: Cavaru - Ambaí; Extensão: 143 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XXII - Trecho: Salgueiro – Jorge Lins; Extensão: 595 km; Concessionária: Transnordestina Logística;

XXIII - Trecho: Paula Cavalcante - Macau; Extensão: 479 km; Concessionária: Transnordestina Logística;

XXIV - Trecho: Ambaí – Santo Bento; Extensão: 18 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XXV - Trecho: Marques dos Reis – Jaguariaíva; Extensão: 210 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XXVI - Trecho: Passo Fundo – Cruz Alta; Extensão: 194 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XXVII - Trecho: Mafra – Porto União; Extensão: 242 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XXVIII - Trecho: Porto União – Passo Fundo; Extensão: 173 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XXIX - Trecho: São Luiz Gonzaga – Santiago; Extensão: 115 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XXX - Ramal de Cachoeira do Sul; Extensão: 6 km; Concessionária: ALL Malha Sul;

XXXI - Trecho: Biagipólis – Itaú; Extensão: 165 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XXXII - Trecho: General Carneiro – Miguel Burnier; Extensão: 84 km; Concessionária: Ferrovia Centro-Atlântica;

XXXIII - Trecho: Barretos – Colômbia; Extensão: 54 km; Concessionária: ALL Malha Paulista.

Parágrafo único. Para o trecho ferroviário indicado no inciso I, o cronograma físico das obras de recuperação deverá prever a capacitação da via permanente para o transporte de 32,5 t/eixo.

Art. 3º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

ALLMO - Deliberação 2002/12
ALLMP - Deliberação 79/13

Deliberação nº 302, de 19 de dezembro de 2012

Determina à Concessionária América Latina Logística Malha Sul S/A que promova a recuperação de trechos constantes da Deliberação nº 124.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN - 084, de 17 de dezembro de 2012, e no que consta do Processo nº 50500.074971/2011-94, DELIBERA:

Art. 1º Determinar à Concessionária América Latina Logística Malha Sul S/A que promova a recuperação dos trechos constantes da Deliberação nº 124, nos prazos citados a seguir, condicionada à obtenção da respectiva licença ambiental.

TRECHO	OBRAS DE RECUPERAÇÃO	
	INÍCIO	CONCLUSÃO
Maringá – Cianorte	Junho/2013	Maio/2014
Santiago – Dilermando Aguiar entregue	Dezembro/2012	Dezembro/2013
Santiago – São Borja	Janeiro/2014	Dezembro/2015
Marques dos Reis – Jaguariaíva – Joaquim Murtinho	Janeiro/2014	Junho/2015
Passo Fundo – Cruz Alta	Dezembro/2012	Dezembro/2013
Mafra – Porto União	Janeiro/2015	Dezembro/2016
Porto União – Passo Fundo	Janeiro/2014	Dezembro/2016
São Luiz Gonzaga – Santiago	Março/2013	Dezembro/2013
Ramal de Cachoeira do Sul	Setembro/0014	Dezembro/2014
Santo Ângelo – Cerro Largo – São Luiz Gonzaga		Dezembro/2012
Entroncamento - Livramento		Dezembro/2012

Parágrafo único. Para a definição do início das obras, considerou-se o prazo médio de 1 (um) ano após a solicitação pela Concessionária, para a concessão de licenciamento ambiental pelo IBAMA.

Art. 2º Determinar à SUCAR que acompanhe junto ao IBAMA o processo de licenciamento dos referidos trechos.

Art. 3º Determinar à SUCAR que acompanhe regularmente a evolução das obras e as ações voltadas para o cumprimento dos prazos e cronograma referente a essas obras.

Art. 4º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

Deliberação nº 71, de 11 de abril de 2013

Determina à Concessionária América Lati Logística Malha Oeste S.A. que promova recuperação do trecho Indubrasil – Ponta Porã.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DAL - 041, de 4 de abril de 2013, e no que consta do Processo nº 50500.074972/2011-39, DELIBERA:

Art. 1º Determinar à Concessionária América Latina Logística Malha Oeste S.A. que promova a recuperação do trecho Indubrasil – Ponta Porã, com recursos da Concessionária, fixando como prazo o período de janeiro de 2014 a dezembro de 2015 para a execução das obras e serviços para tal finalidade, condicionada à obtenção da respectiva licença ambiental.

Art. 2º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral, em Exercício

Publicada em: 22/04/2013

Deliberação nº 79, de 25 de abril de 2013

Determinar à Concessionária América Latina Logística Malha Paulista S/A que promova, com recursos da Concessionária, a recuperação dos *trechos constantes da Deliberação nº 124.*

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DNM - 047, de 16 de abril de 2013, e no que consta do Processo nº 50500.106210/2011-17, DELIBERA:

Art. 1º Determinar à Concessionária América Latina Logística Malha Paulista S/A que promova, com recursos da Concessionária, a recuperação dos trechos constantes da Deliberação nº 124, nos prazos citados a seguir, condicionada à obtenção da respectiva licença ambiental.

TRECHO	**OBRAS DE RECUPERAÇÃO**	
	INÍCIO	**CONCLUSÃO**
Pradópolis - Barretos	agosto/2013	dezembro/2014
Bauru - Tupã	**janeiro/2014**	dezembro/2014
Tupã - Adamantina	**janeiro/2015**	setembro/2015
Adamantina - Panorama	setembro/2015	agosto/2016
Varginha - Evangelista de Souza	**junho/2015**	maio/2016
Barretos - Colômbia	**julho/2014**	dezembro/2014

Art. 2º Determinar à Concessionária América Latina Logística Malha Paulista S/A que protocole, no prazo máximo de 60 dias após a publicação da presente Deliberação, solicitação para devolução do trecho Ramal de Piracicaba, com as devidas justificativas, na forma da Resolução nº 44, 2002.

Art. 3º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1293
www.ibama.gov.br

OF 02001.011714/2014-72 CGTMO/IBAMA

Brasília, 10 de outubro de 2014.

À Senhora
Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski
Gerente da All - América Latina Logística Malha Sul S.A.
Rua Emílio Bertolini, 100 – Vila Oficinas
CURITIBA - PARANA
CEP.: 82920030

Assunto: **NOTIFICAÇÃO - Implementação de Medidas de Segurança nos Túneis Ferroviários do Novo Centro de Maringá/PR, sob responsabilidade da ALL Malha Sul**

Senhora Gerente

1. Considerando os termos da medida liminar concedida em 14/08/2014 pelo Juiz Federal José Jácomo Gimenes e em consonância com o disposto no Agravo de Instrumento nº 5022704-79.2014.404.0000/PR, emitido em 15/09/2014 pelo Desembargador Federal Luís Alberto D'Azevedo Aurvalle, **NOTIFICO** a ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A. a realizar as obras e adotar todas as medidas de segurança nos Túneis Ferroviários do Novo Centro de Maringá, conforme propostas pela Defesa Civil/Corpo de Bombeiros de Maringá nos Relatórios emitidos em 24/04/2009 e 11/08/2014 (cópias anexas). Fixo o prazo máximo de 90 (noventa) dias para atendimento, contados a partir de 15/09/2014.

2. Destaco que as medidas de segurança e obras determinadas pela Defesa Civil/Corpo de Bombeiros devem ser implementadas em todo o segmento de 7 km objeto de rebaixamento da linha férrea, o qual contempla trincheiras e túneis.

3. Além das determinações impostas pela Justiça Federal, considerando que é de responsabilidade da ALL o atendimento a emergências ambientais ocorridas na malha ferroviária e também que a Base de Emergência mais próxima encontra-se em Apucarana/PR, distante cerca de 60 km do local, determino que, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da emissão desta notificação, a empresa implante Base de Emergência no Pátio Ferroviário de Maringá, a qual deverá garantir a execução dos

procedimentos de resposta necessários para evitar danos irreversíveis à população e ao meio ambiente, considerando os cenários de desastres identificados no Relatório emitido pela Defesa Civil/Corpo de Bombeiros em 24/04/2009. A Base de Emergência poderá ser substituída pela contratação de empresa terceirizada, desde que essa possua base no município e também esteja apta a lidar com os cenários de desastres identificados no referenciado Relatório.

4. De modo a comprovar o atendimento das determinações impostas pela Justiça Federal e pelo IBAMA, a ALL deverá encaminhar os seguintes documentos:

Manifestação da Defesa Civil/Corpo de Bombeiros de Maringá, atestando que todas as obras e ações por essa solicitadas foram atendidas. Caso haja necessidade de prazo adicional para análise pela Defesa Civil do atendimento às solicitações, deverá ser protocolado pela ALL, no prazo estabelecido acima, documento da entidade informando o prazo adicional necessário para a emissão de manifestação.

Relatório Comprobatório de Implantação da Base de Emergência no Pátio Ferroviário de Maringá/PR, ou cópia do contrato com empresa terceirizada, o qual deverá incluir declaração da empresa contratada de capacidade para lidar com os cenários de os cenários de desastres identificados no Relatório emitido pela Defesa Civil/Corpo de Bombeiros em 24/04/2009.

5. Além disso, destaco que a renovação da Licença de Operação nº 559/2006, com vencimento em 25/11/2014, está condicionada ao atendimento das determinações impostas pela Justiça Federal e pelo IBAMA.

Atenciosamente,

MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO
Coordenador-Geral da CGTMO/IBAMA

COTRA/DILIC/IBAMA
Fls. 4639
ASS.

Data: 14-10-2014 [16:50:51]
De: "Julia Fricke Duarte (PR.RS)" <JuliaDuarte@mpf.mp.br>
Para: dilic.sede@ibama.gov.br
Assunto: Re: Ofício nº02001.011616/2014-35 -Dilaçãode prazo. OF. 0573/2014.

Júlia Fricke Duarte
Técnica do MPU
Ministério Público Federal
PRM Cruz Alta - RS
(55) 3324-3451/3565

| | | Julia Fricke Duarte (PR.RS) 13/10/2014 16:19 >>>

Boa tarde.

De ordem do Procurador da República, Pedro Henrique Oliveira Kenne da Silva, comunico o deferimento da dilação de prazo por mais 25 dias úteis a contar desta data, conforme requerido no OF. 02001.011616/2014-35 DILIC/IBAMA.

Por gentileza, solicito a confirmação do recebimento deste e-mail.

Att.

Júlia Fricke Duarte
Técnico Administrativo
Ministério Público Federal
PRM Cruz Alta - RS

| | | <dilic.sede@ibama.gov.br> 10/10/2014 16:47 >>>

Boa tarde,

Conforme contato telefônico segue anexo cópia do Ofício nº 02001.011616/2014-35 - Dilação de prazo. OF. 0573/2014.. Por gentileza confirmar o recebimento desta cópia. o físico foi encaminhado via correio (AR).

Att,

Soraya - Setorial/DILIC/IBAMA

Para a CGTMO

1. Para as providências que o caso requer;
2. atentar ao novo prazo - 10/11/14

15/10/2014

Paulo Gregger
Analista Ambiental
Matrícula: 6788150
DILIC/IBAMA

À COTRA / ANALISTA GIULIANA

P/ANÁLISE E RESPOSTA.

Em 15.10.2014

Carlos Vinicius Leite Cabral de Melo
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Civis
CGTMO/DILIC/IBAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Gabinete-Rs

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4640 ASS.

MEM. 02023.001221/2014-76 RS/GABIN/IBAMA

Porto Alegre, 17 de outubro de 2014

À Senhora Coordenadora da COTRA

Assunto: **Ofício nº 719/2014-PRM/ERECHIM/RS**

Tendo em vista que o licenciamento ambiental dos emprendimentos relacionados com a América Latina Logística Malha Sul estão sendo conduzidos por essa Coordenação, encaminhamos o ofício em epígrafe para atendimento.

Atenciosamente,

JOAO PESSOA RIOGRANDENSE MOREIRA JUNIOR
Superintendente do IBAMA

À ROTRA/ANALISTA GIULIANA,
P/ANÁLISE E RESPOSTA.
23.10.2014
...us Vinícius Lette Cabral de ...
Coordenador Geral de Transporte...
Substituição a Chefia Cts.
CGTMO/DILIC/IBAMA

MINUTA ENCAMINHADA À CGTMO EM 24/10/2014

3137 2014

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM ERECHIM/RS
2º OFÍCIO

Ofício n.º 719 /2014 – PRM/ERECHIM/RS

Erechim, 07 de outubro de 2014.

A Sua Senhoria o Senhor
JOÃO PESSOA RIOGRANDENSE
MD. Superintendente
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis - IBAMA
Rua Miguel Teixeira, 126 – Cidade Baixa
CEP 90050-250 – Porto Alegre/RS

MMA/IBAMA/SUPES/RS
DOCUMENTO: Informação
Nº 02023.002706/2014-87
DATA: 14 / 10 / 2014

Assunto: Requisita informações.

Senhor Superintendente,

1. Cumprimentando-o cordialmente, informo-lhe que tramita nesta Procuradoria da República o Inquérito Civil Público nº 1.29.018.000268/2012-21, com o objetivo de "*acompanhar o processo de reativação dos terminais ferroviários do trecho Passo Fundo – Marcelino Ramos*".

2. Assim, o **Ministério Público Federal** requisita a Vossa Senhoria, com fundamento no inciso II, art. 8º, da LC nº 75/93, **no prazo legal de 10 (dez) dias úteis** (§ 5º, art. 8º, LC nº 75/93), informações acerca da análise do Relatório Ambiental para a reativação do trecho ferroviário entre Passo Fundo e Marcelino Ramos, encaminhado pela ALL através da Carta 689/GMA/2013. Esclareça, ainda, os passos seguintes para a devida aprovação dos projetos, com as respectivas responsabilidades.

Atenciosamente,

Carlos Eduardo Raddatz Cruz
Procurador da República

EM BRANCO

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT/SUFER Fl.nº 43

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4642

PRM FL. 321 ERECHIM

Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas

GPFER

CÓPIA

DESPACHO Nº 103/2014

Processo nº: 50500.092038/2012-80
Destinatário: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS (SUFER)
Interessado: Procuradoria da República em Erechim - RS
Assunto: Inquérito Civil Público nº 1.29
018.00268/2012-21
Data: 22/09/2014

---

1. Encaminho para as devidas providências o processo em epígrafe, prestando os seguintes esclarecimentos:

2. Esta ANTT vem acompanhando o processo de licenciamento ambiental, através de reuniões com os envolvidos e da solicitação à concessionária de envio mensal de status do processo de licenciamento de todos os trechos a serem recuperados, de acordo com a Deliberação ° 124/2011.

3. Em relação ao licenciamento ambiental do trecho Passo Fundo – Porto União, informamos que em 11/03/2014 a Concessionária América Latina Logística Malha Sul S/A encaminhou a Carta nº 005/GMA/2014 (anexo I) ao IBAMA, informando a reativação do trecho Mafra- Porto União e solicitando a instrução e definição dos procedimentos para emissão de Licença de Instação (LI).

4. A concessionária informou, em 22/09/2014, que para o trecho Porto União – Marcelino Ramos foi contratada a empresa Meta Consultoria e Prestação de Serviços, em 30/01/2013, para realização de levantamento das Passagens em Nível e comparação com a NBR 15680. Em 30/06/2014, foi encaminhada a carta 329/GMA/2014 (anexo 2) ao IBAMA, contendo levantamento das Passagens em Nível e caracterização de obras para emissão do Termo de Referência. No momento, a concessionária aguarda a emissão do referido Termo de Referência pelo IBAMA.

5. Em relação ao trecho Marcelino Ramos – Passo Fundo, o IBAMA encaminhou o Ofício nº 450/2012/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (anexo 3), de 21/09/2012, solicitando informações sobre as obras necessárias, passagens em nível e necessidade de supressão da vegetação para definição dos procedimentos necessários para o licenciamento ambiental. A concessionária encaminhou a Carta nº 635/GMA/2012 (anexo 4), em 11/10/2012, contendo em resposta ao ofício do órgão ambiental. Em 12/12/2013, a ALL protocolou a Carta nº 689/GMA/2013 (anexo 5) encaminhando os

estudos ambientais com base no Termo de Referência emitido pelo IBAMA. No momento, a concessionária aguarda análise do referido estudo pelo IBAMA.

6. Permanecemos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

ANDRÉ LUIS OLIVEIRA DE MELO
Gerente de Projetos de
Transporte Ferroviário de Cargas

De acordo,

Encaminhe-se à PRG
Em 24/09/2014

ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA
Superintendente de Infraestrutura e Serviços de
Transporte Ferroviário de Cargas

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transporte, Mineração e Obras Civis
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e (61) 3316-1293
www.ibama.gov.br

COTRA/DILIC/IBAMA Fls. 4643 ASS.

OF 02001.011956/2014-66 CGTMO/IBAMA

Brasília, 17 de outubro de 2014.

Ao Senhor
Pedro Henrique Oliveira Kenne da Silva
Procurador da República da Procuradoria da República no Municipio de Cruz Alta
Avenida Venâncio Aires, nº 1818
CRUZ ALTA - RIO GRANDE DO SUL
CEP.: 98010358

Assunto: **Resposta ao Ofício PRM/CA/RS nº 0573/2014 - Inquérito Civil Público nº 1.29.016.000103/2013-50 - ALL Malha Sul**

REFERENCIA: OF 02001.018877/2014-86/MPF/PR/RS

Senhor Procurador da República,

1. Em referência ao processo de licenciamento ambiental da ALL - América Latina Logística Malha Sul S.A. e em resposta ao ofício em epígrafe, informo que ainda não foi emitido posicionamento final da Procuradoria Federal Especializada junto ao IBAMA - PFE/IBAMA acerca da responsabilidade pela remediação da contaminação existente na Antiga Usina de Tratamento de Dormentes de Benjamin Nott caber, ou não, à ALL.

2. Destaco que, tão logo recebida a manifestação conclusiva da PFE/IBAMA, novo expediente será encaminhado a essa Procuradoria da República.

Atenciosamente,

MARCUS VINICIUS LEITE CABRAL DE MELO
Coordenador-Geral da CGTMO/IBAMA

MMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Transporte

DILIC/IBAMA
Fl. 4644
Ass.:

DESP. ENC. ABERT. 02001.000354/2015-64 COTRA/IBAMA

Brasília, 27 de março de 2015

Ao Arquivo Setorial da SETORIAL DILIC

Solicitamos o encerramento e abertura de volume do processo nº 02017.003534/2000-42. Após o encerramento e abertura do volume tramite o processo para a Coordenação de Transporte.

Atenciosamente,

Tatiana Veil

TATIANA VEIL DE SOUZA
Coordenadora da COTRA/IBAMA

EM BRANCO

DILIC/IBAMA
Fl. 4645
Ass.:

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 30 dias do mês de março de 2015, procedemos ao encerramento deste volume nº XXIV do processo de nº 02017.003534/2000-42, contendo 198 folhas. Abrindo-se em seguida o volume nº XXV. Assim sendo subscrevo e assino.

MAYCON ROBERTO DA S. MARTINS
Responsável do(a) SETORIAL DILIC/IBAMA

EM BRANCO