



Número: **1003317-65.2017.4.01.3900**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

Órgão julgador: **9ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJP**

Última distribuição : **19/12/2017**

Valor da causa: **R\$ 33.791.940,00**

Assuntos: **Flora, Fauna**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **SIM**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes		Procurador/Terceiro vinculado	
SINDICATO DOS TRANSP ROD AUTONOMOS DE BENS DO EST DE MT (AUTOR)		JULIANN LENNON LIMA ALEIXO (ADVOGADO) SILVIO MARINHO DO NASCIMENTO (ADVOGADO) ELCIO DE AQUINO LINS (ADVOGADO) NUBIA NARCISO FERREIRA DE SOUZA (ADVOGADO)	
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (RÉU)			
Ministério Público Federal (Procuradoria) (FISCAL DA LEI)			
Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
16950 492	24/10/2018 19:36	<a href="#">Decisão</a>	Decisão



**Seção Judiciária do Estado do Pará**  
**9ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJP**

PROCESSO: 1003317-65.2017.4.01.3900

CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA (65)

AUTOR: SINDICATO DOS TRANSP ROD AUTONOMOS DE BENS DO EST DE MT

RÉU: AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

## **DECISÃO**

### **I**

Trata-se de embargos de declaração interpostos pelo MPF requerendo a reforma da sentença que extinguiu o processo sem julgamento do mérito sem a apreciação do pedido formulado pelo *Parquet* ara ingresso no pólo ativo da ação.

Após a manifestação da ANTT, vieram-me os autos conclusos.

Na seqüência, houve a interposição de petições tanto pelo SINDICAM –MT quanto pelo MPF requerendo a apreciação dos embargos declaratórios e, posteriormente, a apreciação do pedido de liminar, ao argumento de que na data de hoje 09/10/2018, ocorreria o deliberação sobre o processo administrativo m. 50500.702124/2017-17 pela Diretoria Colegiada da ANTT.

### **Decido.**

Com efeito, preceitua o Código de Processo Civil Brasileiro, no art. 1.022, que cabem embargos de declaração sempre que na decisão houver obscuridade ou contradição ou, ainda, quando for omitido ponto sobre o qual devia pronunciar-se o juiz. Destarte, faz-se necessário que a decisão embargada esteja eivada de pelo menos um dos seguintes vícios processuais: obscuridade, contradição ou omissão.

A jurisprudência pátria, entretanto, firmou-se no sentido de, em caráter excepcional, atribuir maior elasticidade ao citado recurso e emprestar-lhe efeitos infringentes nos casos de julgados eventualmente proferidos com equívocos em seu bojo, os quais, se inexistentes, levariam indubitavelmente a uma decisão de natureza diversa.

Neste sentido transcrevo:



*“Doutrina e jurisprudência têm admitido o uso de embargos declaratórios com efeito infringente do julgado, mas apenas em caráter excepcional, quando manifesto o equívoco e não existindo no sistema legal outro recurso para a correção do erro cometido” (STJ-4ª Turma, Resp 1.757-SP, Rel. Min. Sálvio de Figueiredo, DJ 09.04.1990).*

Pois bem. No caso em comento vislumbro a ocorrência de omissão no tocante ao pedido de integração à lide do MPF no pólo ativo do feito, conforme apontado pelo *Parquet* Federal. A sentença de extinção sem julgamento do mérito de fato foi proferida à margem do pedido formulado, tratando-se, portanto, de grave omissão passível de ser sanada pela via dos embargos declaratórios com efeitos infringentes.

Feitas estas considerações e verificando a existência de manifesto equívoco, faço uso da possibilidade reconhecida pela melhor jurisprudência de se atribuir em caráter excepcional efeitos modificativos ao presente recurso e **conheço dos presentes embargos para, acolhendo-os**, sanear a omissão supra apontada, passando o dispositivo da sentença a seguinte redação:

*Assim, haurido meu convencimento na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, o qual já teve oportunidade de apreciar em detalhes a matéria, tenho por bem **indeferir a petição inicial**, em face da ilegitimidade ativa do SINDICAM-MT e **julgar extinto o processo sem exame do mérito**, nos termos do art. 485, I e VI, c/c art. 330, II, todos do CPC/2015, quanto ao requerente.*

*Por fim, considerando o requerimento formulado pelo MPF, defiro sua integração ao pólo ativo da lide, na forma do art. 5º, I, da Lei n. 7.347/85.*

*P. R. I.*

*Sem custas nem honorários.*

*Providencie a Secretaria os devidos registros.*

No mais, permanece o *decisum* tal como está lançado.

## II

Ultrapassada esta questão inicial e assumido o pólo ativo do feito pelo MPF, impõe-se a apreciação do pedido de tutela de urgência formulado nos autos.



Com efeito, consta na peça vestibular, item 4, “A” requerimento para *“concessão da tutela de urgência, inaudita altera parte, para suspender o processo, desde a fase das audiências públicas, impedido, até a realização de levantamentos cientificamente sérios e fidedignos, a concessão pública que se apresenta;”*

O processo acima referido diz respeito ao PA n. 50500.036505/2016-15, instaurado no âmbito da ANTT para regulação da concessão da EF 170 – Ferrovia do Grão (Ferrogrão), a ser implantada entre o Município de Sinop (MT) e o Distrito de Mirituba (PA).

Narrou a peça vestibular que o processo em questão se encontra eivado de diversos vícios, principalmente no tocante à elaboração do “Diagnóstico Ambiental – Volume 1/Relatório Técnico”, o qual foi apresentado pela ANTT sem consistência técnica suficiente e ostentando diversas contradições. A par desta circunstância, foi ressaltada a insuficiência de audiências públicas convocadas pela requerida, as quais ocorrerão somente em alguns dos municípios do traçado da ferrovia, cuja extensão total alcança 1.142 km e corta extensa área de floresta na Amazônia Legal nos Estados do Mato Grosso e Pará.

Dentre os principais vícios destacados na inicial quanto ao Diagnóstico Ambiental foram apontados os seguintes: a utilização de imagens do “Google Earth” como ferramenta de diagnóstico; a não realização de vários estudos técnicos prévios e essenciais e de entrevistas com moradores; a utilização de informações da “Caracterização Socioambiental das Avaliações Integradas – AAIS das bacias hidrográficas dos Rios Tapajós e Teles Pires”, as quais foram produzidas para empreendimentos hidrelétricos e não empreendimentos ferroviários; a ausência de diagnóstico aprofundado no tocante ao levantamento das áreas quilombolas e dos vestígios culturais e arqueológicos no traçado da ferrovia.

Assim, em face das inúmeras falhas e incertezas presentes no Diagnóstico Ambiental, no qual não se realizou estudo de campo apropriado, evidencia-se o perigo ou risco de dano ao meio ambiente com a construção da Ferrogrão, a qual poderá acarretar impactos negativos irreversíveis ao meio ambiente, tais como a extinção de espécie, desmatamentos desnecessários etc., impondo-se o deferimento do pedido de tutela de urgência.

Instada a se manifestar, a ANTT sustentou que não há perigo de dano irreparável ou de difícil reparação, uma vez que se trata apenas de estudos preliminares para eventual futura concessão, não tendo sido sequer definido o traçado definitivo da ferrovia. Ademais, a disciplina relativa às audiências públicas teria sido inteiramente respeitada, sendo franqueada a participação de todos os interessados.

É o relatório.

Decido.

O pedido de tutela de urgência merece acolhida.



Da detida análise da documentação acostada à exordial, com destaque ao próprio Diagnóstico Ambiental/Volume 1 – Relatório Técnico, observa-se que o documento apresentado a este título não satisfaz de forma mínima os requisitos legais de validade de estudo desta natureza.

Como bem dispõe a legislação que regula a matéria, RESOLUÇÃO CONAMA n.º 1/86, o diagnóstico ambiental que compõe o estudo de impacto ambiental deve atender aos seguintes aspectos:

*Artigo 6º - O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:*

*1 - 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.*

O dispositivo legal ao norte transcrito estabelece com clareza os aspectos a serem contemplados em estudo de diagnóstico ambiental. Há, desta forma, a expressa exigência de que o diagnóstico promova a “*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.*” Não se trata, portanto, de uma mera opção facultada ao empreendedor acerca dos componentes do diagnóstico ambiental, mas sim um impositivo legal que atua como pressuposto de validade e aceitação de estudos desta espécie. A não satisfação de tais requisitos, portanto, determina a ausência de força jurídica dos documentos produzidos a este título que se encontrem desprovidos dos conteúdos pré-determinados em lei.

No caso dos autos, verifica-se que, de fato, o chamado “Diagnóstico Ambiental” da Ferrovia Ferrogrão não pode ser considerado compatível com a legislação acima mencionada. Diversas foram as irregularidades apontadas na inicial e que restaram de fato confirmadas pela simples leitura do documento, como passo a demonstrar.

Inicialmente chama atenção o fato de que o próprio texto do documento destaca, às fls. 15, vol 01, a não realização de estudos técnicos:



*“...não foram executadas nesta fase do estudo, por exemplo, para o meio físico: medições de ruídos, coletas de amostras de água para análise de laboratório; para o meio socioeconômico: entrevistas com moradores; e para o meio biótico: aberturas de picadas para inventário de fauna e flora, entre outros métodos sistemáticos para obtenção de dados primários.”*

Na mesma linha, é o próprio relatório que destaca a utilização de informações “emprestadas” de estudos realizados para a construção das hidrelétricas, admitindo a ausência de produção e pesquisas próprias e adequadas ao empreendimento ferroviário. Confira-se:

*“Para o desenvolvimento do presente diagnóstico ambiental foram bastante utilizadas informações das etapas de Caracterização Socioambiental das Avaliações Ambientais Integradas – AAI das bacias hidrográficas dos rios Tapajós (2014) e Teles Pires (2008/2009), por fornecerem informações relativamente recentes, confiáveis, provenientes de dados primário e secundários consolidadas por especialistas, discutidas e validadas pela EPE – Empresa de Pesquisa Energética, antes de disponibilizá-las no site da ANNEL.*

*Independente dos empreendimentos hidrelétricos apresentarem características bastante diferentes da EF-170 Sinop-Miritituba, as informações selecionadas foram consideradas válidas....”.*

Por fim, merece ainda destaque a forma de análise utilizada para a apuração da existência de passivos ambientais. Confira-se:

*“Com base em imagens do Google Earth foi feita abordagem expedida da existência de passivos ambientais na área diretamente afetada pela implantação da EF-170 Sinop-Miritituba, visando fornecer subsídios para a etapa de Estudos Definitivos. “*

Com efeito, o que os excertos extraídos do volume do diagnóstico ambiental demonstram é a ausência de estudo aprofundados a título de análise da área a ser afetada futuramente pelo empreendimento.

Ora, ainda que se trate de fase embrionária do projeto, como afirma a ANTT em suas informações, resta evidente que tal documento denominado “diagnóstico” culminará por servir de base para a elaboração de outros documentos e estudos, ainda que ostente falhas de cunho metodológico e com conteúdo insuficiente.

Tais falhas ou lacunas, por conseguinte, culminarão por contaminar as demais fases do processo de licenciamento do empreendimento, uma vez que não esclareceu a ANTT em que momento deverão ser saneadas e/ou aprofundadas as questões de cunho ambiental que ainda não foram objeto de análise pelo “diagnóstico”.

Revela-se preocupante, portanto, que a continuidade dos estudos preliminares se dê sem a devida observância da legislação que disciplina a matéria, com a produção de diagnóstico ambiental por



meio da utilização de dados e informações produzidas para empreendimentos hidrelétricos há mais de 10 (dez) anos e a utilização de ferramentas tecnológicas sem as devidas vistorias *in loco*, como no caso do Google Earth.

De outra parte, não apreço haver sido levado em consideração na elaboração de tais estudos a existência de quilombolas na extensa área afetada pela Ferrovia – EF170. Sobre esse aspecto o diagnóstico também manteve-se silente, uma vez que foi tão-somente lançado sobre o tema a afirmação genérica, e desprovida de dados comprobatórios, como manifestação do INCRA, etc., no sentido de que “*não há registro de comunidades quilombolas na área de influência da EF-170 no Estado do Pará e nem no Estado do Mato Grosso.*”

Resta evidente, portanto, que a caracterização ambiental da área, com as respectivas interações entre os meios físicos, biológicos e sócio-econômico não foi feita a contento, demandando aperfeiçoamento para que seja considerada válida.

Diante desse quadro, afigura-se temerária a continuidade do processo para concessão da EF-170, diante da possibilidade concreta de que o “diagnóstico ambiental”, na forma em que se encontra, sirva de base para outros estudos ou para o próprio licenciamento ambiental, contaminando todo o processo com seus vícios de conteúdo. Ressalte-se que a ANTT, em sua manifestação nos autos, salientou que o estudo em questão tem caráter embrionário, ou seja, será a partir de seu conteúdo que se desenvolverão as atividades voltadas à implementação do projeto da ferrovia, razão pela qual não se justifica a superficialidade com que tratado o tema.

Impõe-se, portanto, como medida para proteção do meio ambiente, bem como da própria ordem jurídica em vias de violação, a concessão da tutela de urgência de natureza antecipada, nos moldes preconizados pelo art. 300 do CPC, com a seguinte redação:

*“Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo”.*

Destaque-se a presença no feito dos dois requisitos previstos em lei, quais sejam, a probabilidade do direito, na forma da fundamentação supra e o perigo de dano, como também já ao norte apontado.

Diante do exposto, com arrimo na fundamentação supra, tenho por bem **DEFERIR** o pedido do item “A” da peça vestibular, **DETERMINANDO A SUSPENSÃO** do processo administrativo n. 50500.036505/2016-15, instaurado no âmbito da ANTT para regulação da concessão da EF 170 – Ferrovia do Grão (Ferrogrão), a ser implantada entre o Município de Sinop (MT) e o Distrito de Mirituba (PA), suspendendo inclusive os efeitos das audiências públicas já realizadas, até que novo diagnóstico ambiental seja realizado com observância dos parâmetros fixados na Instrução Normativa n. 01/86 Ibama.

Cite-se a ANTT.



Intime-se o IBAMA, os Estados do PARÁ e MATO GROSSO, a FUNAI e o IPHAN a dizer se têm interesse em integrar a lide e, em caso positivo, em que pólo pretendem litigar.

Publique-se. Registre-se. Intime-se.

Belém (PA), data da assinatura do documento.

**ARTHUR PINHEIRO CHAVES**

Juiz Federal da 9ª Vara

