

entendendo ter havido omissão e falta de fundamentação no julgado vergastado, sendo que o esclarecimento acerca dos pontos omissos e a fundamentação adequada do julgado são indispensáveis ao deslinde da controvérsia, razão pela qual deve haver a remessa dos autos à instância regional.

Outro não é o entendimento deste eg. Tribunal sobre o tema, verbis:

”PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO QUANTO AO INTERESSE DA UNIÃO NALIDE. ART. 535, II, DO CPC. NECESSIDADE DE EXAME DAS QUESTÕES PLEITEADAS PELA PARTE. ANULAÇÃO.1. Embargos de declaração opostos no Tribunal recorrido que não responderam aos questionamentos suscitados pela União, a qual defende, unicamente, não ter interesse econômico e jurídico para integrar a lide.2. A prestação jurisdicional há que ser entregue em sua plenitude. É dever do magistrado apreciar as questões que lhe são impostas nos autos, assim como à parte ter analisado os fatos postos ao exame do Poder Judiciário.3. Caracterização de omissão no julgamento do v. decisum a quo.4. Recurso provido, por violação ao art. 535, II, do CPC, com a anulação da decisão recorrida. Retorno dos autos ao egrégio Tribunal a quo para que o mesmo profira nova decisão com apreciação e decisão da existência ou não do interesse da União” (REsp nº 503.037/PR, Relator Ministro JOSÉ DELGADO, DJ de 15/09/2003, p. 255).”PROCESSUAL CIVIL. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA. REEXAME NECESSÁRIO. ART. 475 DO CPC. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO. REJEIÇÃO. NULIDADE. ART. 535 DO CPC. Ocorrendo omissão no acórdão sobre determinado ponto da matéria sub judice, incorre em violação ao art. 535 do Código de Processo Civil, quando o Tribunal não sana o vício com a oposição dos embargos de declaração. Precedentes. Recurso provido” (REsp nº 522.788/MG, Relator Ministro FELIX FISCHER, DJ de 08/09/2003, p. 363).”Contrato de arrendamento mercantil. Variação cambial. Omissão. Violação ao art. 535 do Código de Processo Civil.1. Como já decidiu esta Corte, o Tribunal não pode deixar de enfrentar com adequada fundamentação os pontos objetivamente postos pelos embargos de declaração, sendo insuficiente a afirmação genérica sobre a ausência de omissão (REsp nº 361.856/MG, da minha relatoria, DJ de 23/9/02)2. Recurso especial conhecido e provido” (REsp nº 457.681/RJ, Relator Ministro CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO, DJ de 25/08/2003, p. 299).

Tais as razões expendidas, com arrimo no artigo 557, § 1º-A, do Código de Processo Civil, DOU PROVIMENTO ao presente recurso especial, determinando o retorno dos autos ao Tribunal de origem, para que se manifeste sobre as questões articuladas nos embargos de declaração opostos pela ora recorrente.

Publique-se. Brasília (DF), 13 de fevereiro de 2008.

MINISTRO FRANCISCO FALCÃO
Relator

ESTADO EM JUÍZO

**EXMO. SR. DES. PRESIDENTE DO E. TRIBUNAL REGIONAL
FEDERAL DA 2ª REGIÃO**

Processo nº: 2007.51.04.002.235-7

O ESTADO DO RIO DE JANEIRO e a FUNDAÇÃO ESTADUAL DE ENGENHARIA DO MEIO AMBIENTE – FEEMA, nos autos da Ação Civil Pública que lhes move o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, não se conformando, *data venia*, com os termos da r. decisão que deferiu parcialmente a antecipação de tutela pleiteada na inicial, vem, pela presente, com fulcro no artigo 522 e seguintes do Código de Processo civil brasileiro, interpor o competente

Agravo de Instrumento
(com pedido de efeito suspensivo)

nos termos das anexas razões, cuja juntada aos autos desde já requer para oportuna apreciação por esse e. Tribunal.

Na oportunidade, oferecem os Agravantes as cópias das peças, ao final relacionadas, para formação do competente instrumento.

Termos em que,
p. deferimento.

Rio de Janeiro, 24 de julho de 2007

RODRIGO TOSTES DE ALENCAR MASCARENHAS
SUBPROCURADOR-GERAL DO ESTADO

CLAUDIO ROBERTO P. MARQUES
PROCURADOR-ASSISTENTE DA PG-11

ANDRÉ CANTANHEDE AMÉLIO
PROCURADOR-CHEFE DA PG-11

E. TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 2ª REGIÃO
AGRAVO DE INSTRUMENTO NA AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 2007.51.04.002.235-7

Agravantes: ESTADO DO RIO DE JANEIRO e FEEMA
Agravado: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

RAZÕES DOS AGRAVANTES
ESTADO DO RIO DE JANEIRO e FEEMA

E. Turma,

I. Uma suma da causa

1.1. O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL ajuizou Ação Civil Pública visando obter a declaração de nulidade da Deliberação CECA nº 4.470/2006, que autorizou o licenciamento ambiental da obra referente à readequação da ferrovia que atravessa o Município de Barra Mansa, da qual é parte integrante a construção do pátio de manobras de Anísio Brás.

1.2. Incidentalmente, requereu a declaração de inaplicabilidade da Resolução CONAMA nº 349/04 ao mencionado empreendimento.

1.3. Em sede de tutela antecipada, requereu, dentre outras coisas, a suspensão da licitação regida pelo Edital DNIT nº 133/2007-00, o que foi deferido pelo d. Juízo da 4ª Vara Federal de Volta Redonda.

1.4. Para tanto, deduziu argumentação jurídica asseverando basicamente que (a) seria inaplicável a Resolução CONAMA nº 349/2004, (b) seria ilegal o desmembramento das obras, que visaria o falseamento da magnitude de todo o projeto e, (c) teria sido violado o princípio da precaução.

1.5. Faticamente, alegou que o local onde se pretende instalar o pátio de manobras de Anísio Brás encontra-se dentro de uma faixa marginal de proteção, o que tornaria obrigatória a prévia audiência do IBAMA, bem como que não teria sido atendida a exigência de prévia oitiva do IBAMA e da SUPERINTENDÊNCIA ESTADUAL DE RIOS E LAGOAS - SERLA

1.6. Afirmou, por fim, inexistir licenciamento específico para o projeto de transferência do posto de armazenamento e abastecimento de combustíveis, nos termos em que determinado pelo artigo 4º da Resolução CONAMA nº 348/2004.

1.7. Os argumentos, contudo, não merecem prosperar.

1.8. É o que se demonstrará, antes de mais nada, tecendo alguns

II. Esclarecimentos necessários

2.1. Desde a sua criação em 1832, a cidade de Barra Mansa é cortada por vias férreas, utilizadas, primeiramente, para escoar a produção de café da região e, hoje, para o transporte de matéria prima para a Companhia Siderúrgica Nacional - CSN.

2.2. O trajeto das linhas ferroviárias, que, quando de sua construção, em nada prejudicava a vida da população do município tornou-se com o tempo um enorme transtorno aos cidadãos.

2.3. É que, a urbanização da cidade de Barra Mansa, que trouxe grande incremento no fluxo de pessoas e veículos, passou a sofrer com as constantes interrupções no trânsito, causadas pela cada vez mais freqüente passagem de trens com até 1,5 Km de extensão, que demoram aproximadamente 10 minutos para transpor uma passagem de nível.

2.4. Esta situação fez com que a prefeitura local, na busca pela melhora da qualidade de vida de sua população, buscasse recursos para realizar uma obra de readequação da malha ferroviária que corta o município, o que, após a celebração de um convênio com o DNIT (Doc. 03), foi finalmente obtido quando da edição do tão falado Projeto de Aceleração do Crescimento - PAC, oriundo do Governo Federal.

2.5. Mas, mesmo antes de conseguir a destinação de verbas do PAC para a readequação das vias férreas que passam pela cidade de Barra Mansa, a prefeitura municipal envidou seus esforços para viabilizar o empreendimento.

2.6. Tanto assim que, em 09.02.06, protocolizou na FEEMA o competente pedido de Licença Prévia tanto para a extensão das linhas ferroviárias, como para o pátio de manobras de Anísio Brás (Doc. 04).

2.7. Já no início do trâmite deste processo, foi verificado por um dos analistas ambientais da FEEMA que a atividade em comento, isto é, a readequação das vias férreas, inclusive com a realocação do pátio de manobras em Anísio Brás não está inserida em qualquer unidade de conservação da natureza, de que trata a Lei nº 9.985/00 (Doc. 05).

2.8. Além desta importante constatação feita pelo analista ambiental da FEEMA, há ainda um relatório de vistoria, documento que também comprova que a localidade onde

se pretende instalar o pátio de manobras de Anísio Brás não se encontra dentro de faixa marginal de proteção (Doc. 06), o que é corroborado pela Certidão exarada pela Prefeitura de Barra Mansa, que atestou estar o projeto em questão em conformidade com o zoneamento municipal e com as diretrizes do Plano Diretor Municipal de Desenvolvimento (Doc. 07).

2.9. Não foram outras as razões que levaram as autoridades responsáveis a enquadrar o empreendimento como sendo de pequeno potencial ofensivo, aplicando à espécie a Resolução CONAMA nº 347, conforme comprova o parecer técnico (Doc. 08), o que resultou, ao final, na expedição, em 23.05.06, da Licença Prévia nº FE011055, que abrangeu, frise-se, não só a readequação das vias férreas, mas também a transferência do pátio de manobras (Doc. 09).

2.10. Obtida a Licença Prévia por parte da Prefeitura MUNICIPAL DE BARRA MANSA, o DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA ESTRUTURA DE TRANSPORTE – DNIT, com base no Decreto nº 1.633/77 – que estipula serem as licenças referentes ao empreendimento em si, e não aos requerentes —, protocolizou, um mês após, no dia 23.06.06, o pedido de concessão de Licença de Instalação do empreendimento (Doc. 10).

2.11. E, o responsável pela análise do pedido, realçando o fato de a “obra” dizer respeito a uma linha férrea já existente, asseverou mais uma vez não se encontrar a área nos limites de qualquer unidade de conservação da natureza (Doc. 11).

2.12. Após apreciar o conteúdo do Processo Administrativo nº E-07/202424/06, a FEEMA achou por bem formular algumas exigências (Doc. 12), tendo estas sido devidamente atendidas pelo DNIT (Doc. 13).

2.13. Diante de toda a documentação, que, diga-se, também incluiu aquela relativa ao pátio de manobras de Anísio Brás, a FEEMA ratificou seu entendimento anterior de que o projeto é de pequeno potencial de impacto ambiental, emitindo parecer favorável à concessão da Licença de Instalação (Doc. 14).

2.14. Remetido o processo à COMISSÃO ESTADUAL DE CONTROLE AMBIENTAL – CECA, a mesma, por meio da Deliberação CECA nº 4.740/2006, se pronunciou no sentido da desnecessidade de elaboração de EIA/RIMA (Doc. 15).

2.15. Ainda dentro deste processo administrativo, a FEEMA, demonstrando toda a sua diligência no que diz respeito ao licenciamento do projeto, solicitou fosse apresentada a autorização do IBAMA (Doc. 16), no que foi prontamente atendida pelo DNIT (Doc. 17).

2.16. Dessa forma, verificando terem sido atendidas todas as exigências necessárias ao licenciamento, inclusive com a apresentação da autorização da prefeitura municipal, concedida por meio da Deliberação nº 01/2006 e da Resolução nº 02/2006 (Doc. 18), a FEEMA acabou por expedir a Licença de Instalação nº FE011815 (Doc. 19).

2.17. Como se vê, a narrativa contida na peça vestibular é falaciosa ao afirmar que o procedimento de licitação teria tido um trâmite anormal, e que haveria a intenção de mascarar a “grandiosidade” do empreendimento.

2.18. Insta repisar, desde o requerimento feito para a concessão da licença prévia foi englobada a totalidade do projeto, entendendo-se por tal o remanejamento das linhas férreas e a construção do pátio de manobras de Anísio Brás.

2.19. Este procedimento, o de incluir no licenciamento as duas vertentes do projeto, quais sejam, o remanejamento das linhas férreas e a construção do pátio de manobras, foi repetido quando da apresentação do pedido para concessão da licença de instalação.

2.20. Maior prova disso é que exigências específicas em relação ao projeto do pátio de manobras foram feitas.

2.21. E, mesmo diante da análise de todo o empreendimento, que em momento algum foi omitido do Poder Público, a conclusão a que se chegou é a de que o mesmo não possui significativo impacto ambiental.

2.22. Feitos estes esclarecimentos benfazejos, que desmentem o conto narrado na exordial, e são suficientes em si mesmos para elucidar a demanda, os peticionários demonstrarão, a partir de agora, que o *parquet* federal também incorreu em erros de ordem jurídica.

III. QUESTÃO DE ORDEM

3.1. É lição comezinha de direito processual que, em sede de ação civil pública, é vedada a concessão de medida liminar contra a pessoa jurídica de direito público sem a sua prévia oitiva.

3.2. Ao menos, esta é a determinação do artigo 2º da Lei nº 8.437/92, que os peticionários trazem à colação.

“Art. 2º No mandado de segurança coletivo e na ação civil pública, a liminar será concedida, quando cabível, após a audiência do representante judicial da pessoa jurídica de direito público, que deverá se pronunciar no prazo de setenta e duas horas.” (grifou-se)

3.3. O artigo ora invocado é de conhecimento até mesmo do d. Juízo de 1º grau que, em relação aos demais pedidos de liminar, determinou a prévia oitiva dos Réus indicados na petição inicial, por serem os mesmos – todos eles – pessoas jurídicas de direito público.

3.4. Entretanto, agiu de maneira diversa relativamente ao pedido de suspensão do Edital DNIT nº 133/2007-00, pois, de plano, sem nem sequer determinar a oitiva das pessoas jurídicas de direito público, concedeu a liminar pleiteada pelo Ministério Público Federal.

3.5. Há, portanto, uma nulidade, por frontal violação à legislação federal, o que já é razão suficiente para se suspender os efeitos da r. decisão agravada.

3.6. Ressalte-se, aqui, que a prévia oitiva das pessoas jurídicas de direito público é medida imperiosa, já que leva em consideração a presunção de legalidade e legitimidade dos atos praticados pela Administração Pública, todos pautados nos princípios constitucionais insculpidos no artigo 37 da Constituição Federal.

3.7. Mas, no caso em questão a concessão da liminar para suspender a licitação regulada pelo Edital DNIT nº 133/2007-00 desconsiderou a tal presunção de que gozam os atos praticados pela Administração Pública.

3.8. Deixando à margem os procedimentos percorridos na esfera administrativa junto ao órgão competente para conceder licenças ambientais no Estado do Rio de Janeiro, a FEEMA, que resultaram na expedição de 2 (duas) licenças (prévia e de instalação), e que insista-se, gozam de presunção de legalidade e legitimidade, o d. Juízo de 1ª instância, pautando-se apenas nas alegações contidas na peça vestibular, concedeu a medida liminar.

3.9. Em resumo, afastou a presunção em virtude de algumas poucas palavras escritas no papel.

3.10. Diante disso, cabe a essa e. Turma o papel de devolver a presunção de legalidade e legitimidade emprestada por lei aos procedimentos de licenciamento ambiental que tramitaram perante a FEEMA e, por conseguinte, às licenças propriamente ditas.

IV. O diploma de regência é a Lei Estadual nº 1.356/88

4.1. Em sua petição inicial, o *parquet* federal discorreu laudas e mais laudas no intuito de convencer o d. Juízo a quo de que a FEEMA teria cometido um equívoco ao aplicar ao caso em apreço a Resolução CONAMA nº 349/2004.

4.2. Seu entendimento, manifestamente contrário ao do órgão detentor da competência para licenciamento ambiental, a FEEMA, é o de que o diploma regulamentar aplicável seria a Resolução CONAMA nº 01/86.

4.3. Um desacerto.

4.4. E, assim, se diz, por diversos motivos.

4.5. O primeiro deles é o de que no âmbito do Estado do Rio de Janeiro há um diploma legal, lei em sentido formal, que disciplina o estudo prévio de impacto ambiental (EIA-RIMA) nesta unidade da federação, a saber, a Lei Estadual nº 1.356/88.

4.6. Neste particular, abra-se um breve parêntese para dizer que o legislador constituinte, buscando compatibilizar o pacto federativo, norte de nosso Estado de Direito, com a defesa do meio ambiente, previu no artigo 23, VI, da Constituição Federal a competência comum de todos os entes federados para a proteção do meio ambiente e o combate à poluição.

4.7. Complementando esta política de descentralização, a Constituição Federal previu também, no inciso VI do artigo 24, a competência concorrente para legislar sobre matéria de proteção do meio ambiente e controle da poluição.

4.8. Isto implica em que, cabe à União Federal, apenas e tão-somente, a tarefa de editar normas gerais a respeito do tema, em consonância com o disposto no artigo 24, § 1º, da Carta Política.

4.9. Portanto, no que diz respeito às Resoluções do CONAMA, somente se aplicam aos Estados-Membros os dispositivos que veicularem normas gerais, sob pena de se macular o princípio federativo.

4.10. Ainda assim, não se pode deixar de mencionar que tais normas gerais podem ser derogadas por leis estaduais, na forma do § 3º do artigo 24 da *Carta Magna*, já que o artigo 24 trata de competência legislativa.

4.11. Lembre-se, quanto ao particular, que em hipótese semelhante, e justamente com base no argumento da violação ao princípio do pacto federativo, os Tribunais Superiores entenderam pela inconstitucionalidade do inciso VI do artigo 8º da Lei Federal nº 8.938/81, dispositivo que conferia exclusivamente ao CONAMA a atribuição de estabelecer normas e padrões de controle de poluição por veículos:

4.12. Veja-se, a título de ilustração, os arestos proferidos pelo e. Superior Tribunal de Justiça e pelo e. Supremo Tribunal Federal nos autos, respectivamente, nos autos do Recurso Especial nº 8312-0/RJ e do Ag Reg. em AI nº 147.111/RJ:

“ADMINISTRATIVO. MEIO AMBIENTE. POLUIÇÃO. TRANSPORTE COLETIVO. À LEI N. 6.938/81 NÃO SE PODE ATRIBUIR O EFEITO DE RETIRAR DOS ESTADOS A COMPETÊNCIA PARA LEGISLAR SUPLETIVAMENTE SOBRE O MEIO AMBIENTE, SUA DEFESA, SAÚDE E POLUIÇÃO AMBIENTAL.

RECURSO NÃO CONHECIDO.” (Resp. nº 8312/RJ, 2ª Turma, Rel. Min. Hélio Mosimann, j. 26.05.93, DJ 21.06.93, p. 12358, RSTJ 51/92) (grifou-se)

“CONSTITUCIONAL. PROTEÇÃO AMBIENTAL E CONTROLE DE POLUIÇÃO. LEGISLAÇÃO CONCORRENTE: UNIÃO, ESTADOS, DISTRITO FEDERAL. C.F., ART. 24, VI E XII. CF/67, ART. 8., XVII, “C”.

I - O ART. 8., XVII, "C", CF/67, CONFERIA À UNIÃO COMPETÊNCIA PARA LEGISLAR SOBRE NORMAS GERAIS DE DEFESA E PROTEÇÃO DA SAÚDE, ESTABELECEndo O PARÁGRAFO ÚNICO DO MESMO ARTIGO QUE A COMPETÊNCIA DA UNIÃO NÃO EXCLUÍA A DOS ESTADOS PARA LEGISLAR SUPLETIVAMENTE SOBRE A MATÉRIA. A CF/88 CONFERIU AOS ESTADOS E AO DISTRITO FEDERAL COMPETÊNCIA CONCORRENTE NA MATÉRIA (CF/88, ART. 24, VI E XII).

II - INOCORRÊNCIA DE OFENSA A CONSTITUIÇÃO PELO FATO DE O ESTADO TER EXERCIDO A SUA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA SUPLETIVA. A ALEGAÇÃO NO SENTIDO DE QUE A LEGISLAÇÃO ESTADUAL TERIA ENTRADO EM TESTILHAS COM A LEI FEDERAL, LEI 6.938/81, NÃO É PRÓPRIA DO RECURSO EXTRAORDINÁRIO, ESGOTANDO-SE NO ÂMBITO DO CONTENCIOSO INFRACONSTITUCIONAL, PRÓPRIO DO RECURSO ESPECIAL (CF, ART. 105, III, "B").

III - R.E. INADMITIDO. AGRAVO IMPROVIDO" (Ag. Reg. em AI n° 147.111/RJ, 2ª Turma, Rel. Min. Carlos Velloso, j. 22.06.93, DJ 13.08.93, p. 15678) (grifou-se)

4.13. O teor dos arestos invocados dispensa maiores comentários dos petiçãoários.

4.14. Ainda dentro deste tema, importante realçar que no que diz respeito à competência "regulamentar" nenhuma restrição sofrem os Estados-Membros, em razão de sua autonomia administrativa.

4.15. Isto quer dizer que, naquilo que se refere a procedimentos não estão os Estados-Membros obrigados nem mesmo a obedecer a eventuais normas gerais editadas pela União Federal que, uma vez mais, somente serão obrigatórias para os órgãos a ela vinculados.

4.16. Valiosas nesse sentido as palavras de EDIS MILARÉ¹ ao comentar o teor do artigo 71 da Lei n° 9.605/98, que regulamenta o processo administrativo para apuração de responsabilidade:

"O art. 71 regulamenta administrativo para apuração de responsabilidade, fixando prazos para a defesa, julgamento do auto de infração, recurso à instância superior do SISNAMA e pagamento da multa.

(...)

A isso acresce que essas disposições não são obrigatórias para os Estados, que se regem pelas constituições e leis que adotarem. A autonomia estadual é constitucionalmente garantida pela liberdade que têm os estados de se auto-organizarem e de disporem sobre a estrutura e funcionamento de seus órgãos. Essa é, na realidade, a única competência residual exclusiva dos Estados." (grifou-se)

4.17. Dessa forma, a alegação de que o procedimento do licenciamento teria sido feito indevidamente por não respeitar normas regulamentares expedidas por pertencente à administração pública federal é um equívoco ainda maior.

¹ In Direito do Ambiente, p. 329, 1ª Edição, Editora Revista dos Tribunais

4.18. Este, aliás, o entendimento manifestado pelo e. Supremo Tribunal ao julgar a Ação Direta de Inconstitucionalidade n° 2751-4/RJ, movida em função da edição da Lei Estadual n° 3.756/, que autoriza o Poder Executivo de nosso Estado a apreender e desemplacar veículos de transporte coletivos de passageiros.

4.19. Naquela oportunidade, justamente por se entender que a norma não versava a respeito de trânsito, mas sim sobre matéria inerente à direito administrativo, reconheceu-se a sua validade.

4.20. Veja-se elucidativo trecho do voto proferido pelo relator do acórdão, o Min. CARLOS VELLOSO:

"Não há dúvida que compete à União legislar sobre trânsito (C.F., art. 22, XI). Acontece que a legislação aqui impugnada parece-me não ser propriamente de trânsito, mas, sim, de Direito Administrativo, pertinente à Administração.

(...)

Tem-se, na hipótese, questão que se insere no poder de polícia do Estado e que visa o transporte clandestino de passageiros no território do Estado, atividade ilícita que vem ocorrendo em diversos Estados.

Do exposto, julgo improcedente a ação e declaro a constitucionalidade da Lei n° 3.756, de 07 de janeiro de 2002, do Estado do Rio de Janeiro." (grifou-se)

4.21. Após esta breve digressão a respeito de competência, cumpre apenas analisar o artigo 2° da Resolução CONAMA n° 01/86, cuja dicção denota, a toda evidência, não se tratar de norma geral, de conteúdo meramente principiológico.

4.22. Com efeito, a norma desce a minúcias ao enumerar quais atividades estão sujeitas ao EIA-RIMA, de forma que tal dispositivo aplica-se exclusivamente aos órgãos ambientais federais, por se constituir não em norma de caráter geral (nacional), mas em norma federal.

4.23. Tanto o é, que o próprio artigo 4° da mesma Resolução dispõe que os órgãos ambientais estaduais, entre outros, deverão compatibilizar os processos de licenciamento com as etapas de planejamento e modificação das atividades modificadoras do meio ambiente, tendo por base a natureza, o porte e as peculiaridades de cada atividade, o que aponta para a possibilidade dos estados disporem eles próprios acerca das atividades sujeitas ao EIA-RIMA.

4.24. A fim de sepultar quaisquer dúvidas, reproduz-se abaixo o entendimento esposado por ANTÔNIO INAGÉ DE ASSIS OLIVEIRA²:

"Assim, acreditamos que se em todos os casos de licenciamento federal devem ser exigidos estudos de impacto ambiental de RIMA, no caso de licenciamento sob responsabilidade estadual devem ser seguidas das diretrizes estabelecidas na Resolução, segundo a natureza, o porte e as peculiaridades de cada atividade. A legislação ambiental de cada um dos Estados é que pode, segundo esses critérios e consoante sejam as peculiaridades regionais, estabelecer os casos em que será obrigatório apresentação dos estudos e do RIMA." (grifou-se)

²in Legislação Ambiental e Licenciamento Ambiental, p. 438, Editora Lumen Juris

4.25. A lição da doutrina é taxativa. Cabe unicamente à legislação estadual, de acordo com os critérios estipulados, estabelecer os casos em que será exigido o EIA-RIMA.

4.26. Se assim o é, em existindo, como de fato existe no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, diploma legal que trata de licenciamento ambiental – norma editada com base na competência constitucionalmente outorgada –, é de ser esta a norma aplicável.

4.27. Fecha-se parêntese.

4.28. Pois bem, o inciso III do artigo 1º do referido da Lei Estadual nº 1.356/88 realmente impõe a elaboração de EIA-RIMA para os licenciamentos de instalação e/ou ampliação de ferrovias.

4.29. Tendo em vista a redação do artigo 1º, os peticionários, para que não restem dúvidas acerca das alterações que se pretendem promover, destacam que não se está a tratar da construção, da instalação de uma nova ferrovia, mas apenas e tão-somente da ampliação e alteração de um ramal ferroviário centenário.

4.30. Ademais, não se pode deixar de ressaltar que há no mesmo artigo 1º da Lei Estadual nº 1.356/88 um parágrafo, o 5º, que excepciona a regra do *caput*, senão vejamos:

“Art. 1º. omissis

(...)

§ 5º - A Comissão Estadual de Controle Ambiental – CECA, com base em parecer técnico da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente – FEEMA – que conclua pela ausência de potencial e significativo dano ambiental, poderá dispensar, para as instalações e/ou atividades constantes nos incisos do caput, a elaboração do estudo de impacto ambiental, desde que licença preveja as medidas necessárias à preservação e proteção do meio ambiente, aplicando-se o disposto neste parágrafo aos licenciamentos já concedidos, que tenham atendido aos seus termos.” (grifou-se)

4.31. Como se vê, a lei é clara ao permitir a dispensa, por parte da CECA, da elaboração de EIA-RIMA na hipótese de existir parecer técnico da FEEMA que constate não ser o projeto licenciado de potencial e significativo impacto ambiental.

4.32. Outro não é o caso dos autos.

4.33. No que concerne ao licenciamento ambiental do remanejamento das linhas férreas e da construção do pátio de manobras de Anísio Brás, existem dois pareceres da FEEMA – um emitido nos autos do processo aberto para a concessão de licença prévia e outro nos autos do processo referente à licença de instalação – afirmando ser o empreendimento de baixo potencial ofensivo ao meio ambiente, o que, registre-se, foi a razão para o aludido órgão de controle entender aplicável à espécie a Resolução CONAMA nº 349/2004.

4.34. Comprova tal assertiva, o seguinte excerto, extraído do Parecer Técnico emitido nos autos do processo administrativo aberto para concessão da licença de instalação:

“Considerando que o licenciamento ambiental se enquadra em obras ferroviárias de pequeno potencial de impacto ambiental, conforme previsto na Resolução CONAMA Nº. 237, de 1997 e a Resolução CONAMA Nº. 349, de 16 de agosto de 2004. Considerando o Art. 3º da Resolução CONAMA Nº. 349, de 16/08/2004, que considera atividade ou empreendimento ferroviário de pequeno potencial de impacto ambiental as obras ferroviárias desenvolvidas dentro dos limites da faixa de domínio preexistente;”

4.35. Neste particular, não se pode olvidar de mencionar que um dos motivos pelos quais se entendeu ser o empreendimento de baixo potencial ofensivo foi o fato de que muitas das eventuais interferências feitas no meio ambiente já foram, desde há muito, levadas a efeito, seja pela construção da ferrovia, seja mesmo pelo crescimento desordenado da cidade.

4.36. Importante destacar, nesse sentido, trecho do Parecer Técnico emitido antes da emissão da licença de instalação, que praticamente reproduziu o que fora dito anteriormente no parecer expedido previamente à concessão da licença prévia, *in verbis*:

“Considerando que as alterações ambientais mais profundas e determinadas já foram introduzidas por ocasião da implantação original e do adensamento urbano subsequente e a viabilização operacional do empreendimento irá gerar grandes benefícios sociais, tanto para o município e população de Barra Mansa, como para a própria operação ferroviária.” (grifou-se)

4.37. Não deve ser por outro motivo que a CECA, como já dito, por meio da Deliberação CECA nº 4.470, de 17 de outubro de 2006, determinou, em seu artigo 1º a expedição de licença de instalação sem a realização de EIA-RIMA, *verbis*:

“Art. 1º. Determinar à FEEMA que expeça Licença de Instalação para obras do DNIT, no município de Barra Mansa, reconhecendo a desnecessidade da apresentação do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA.”

4.38. Diante de tudo o que foi até aqui exposto, não há como se chegar à conclusão diversa da de que os requisitos elencados no § 5º da Lei Estadual nº 1.356/88 estão devidamente preenchidos, razão pela qual há de se ter como perfeita a dispensa do EIA-RIMA.

4.39. Mas não é só.

V. A Resolução CONAMA nº 01/86 traz apenas presunção relativa

5.1. Já se demonstrou anteriormente que, em existindo em âmbito estadual lei que discipline o licenciamento ambiental, esta, e não uma Resolução do CONAMA, deve ser o diploma de regência na matéria.

5.2. E isto, por força do sistema federativo, representado especificamente no que diz respeito ao tema em comento, pelos artigos 23, VI e 24, VI, da Constituição Federal.

5.3. Já foi dito, também, que mesmo diante disso, o *parquet* federal defende a aplicabilidade da Resolução CONAMA nº 01/86.

5.4. Contudo, ainda que se tome tal premissa como verdadeira, o que se admite apenas em respeito ao princípio da eventualidade, a “exigência” de EIA-RIMA feita pelo MINISTÉRIO PÚBLICO Federal mostra-se equivocada.

5.5. Explica-se.

5.6. Como cediço, o artigo 225, § 1º, da Constituição Federal dispõe que incumbe ao Poder Público exigir o estudo para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente.

5.7. Não basta, portanto, que a obra possa causar uma degradação ao meio ambiente – o que já é algo grave – faz-se necessário, para impor-se o EPIA³, que tal degradação seja *significativa*

5.8. A opção do constituinte se justifica pois o EIA-RIMA, já previsto de forma tímida pelo artigo 9º, I, da Lei nº 6.938/81 (tímida pois é uma das formas – mas não a única – de se avaliar impactos ambientais), veio a ser regulamentado na esfera federal pela Resolução nº 001/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, e na esfera estadual pela Lei nº 1.356/88.

5.9. A aludida Resolução do CONAMA, enumerou, em seu artigo 1º, diversas hipóteses em que seria necessária a elaboração de estudo de impacto ambiental, ao pressuposto relativo de que as ações humanas ali descritas são aptas a causar significativa degradação ambiental.

5.10. O rol mínimo de atividades que devem ser desenvolvidas no âmbito do EIA-RIMA (artigo 6º da Resolução nº 001/86⁴ do CONAMA), demonstra que se trata de estudo de alta complexidade, que demanda tempo, além de elevados investimentos.

5.11. Não é por outra razão que a referida Resolução, ao estipular as atividades que se submeteriam ao EIA-RIMA (artigo 2º), só listou atividades notoriamente de grande impacto.

5.12. Trata-se, como se vê, de empreendimentos de grande porte, capazes, mesmo para qualquer leigo, de causar impactos ambientais *significativos*.

5.13. Assim, *eram estes tipos de atividades que o constituinte tinha em mente quando inseriu na Carta Magna a exigência do EIA/RIMA* – constitucionalizando um instrumento que já existia na legislação ambiental –, mas *continuando* a reservar tal exigência, no entanto, aos empreendimentos de grande porte, ou seja àqueles capazes de causar *significativa degradação do meio ambiente*.

5.14. Ocorre que, tal dispositivo demanda interpretação consentânea com a norma constitucional que lhe serve de fundamento de validade, de modo que, mesmo nos casos ali previstos, em se verificando a inexistência de significativa degradação ambiental, poderá ser dispensado o estudo de impacto ambiental.

5.15. Logo, o rol constante do artigo 1º da Resolução CONAMA nº 01/86 apresenta cunho meramente exemplificativo, gerando apenas uma presunção relativa de que as

³ Na verdade, a expressão “estudo prévio de impacto ambiental” ou “EPIA”, designa os estudos como um todo, que serão *resumidos* no “relatório de impacto ambiental” ou “RIMA”. No entanto, na prática ambiental se usam indiscriminadamente, as siglas “EPIA” ou “EIA/RIMA” como sinônimas.

⁴ 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-econômica, 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. (...)

atividades ali elencadas causem significativa degradação do meio ambiente.

5.16. Nesse diapasão, a lição de ANTÔNIO INAGÊ DE ASSIS OLIVEIRA⁵, em coro com EDIS MILARÉ⁶, cujas palavras abaixo se transcrevem:

“7.2 O cunho exemplificativo da norma Nada obstante o intento do legislador, a dúvida remanesce, certo que o art. 2º da Resolução 004/86 apresentou um elenco exemplificativo das obras e atividades que, presumidas de maior potencial ofensivo, estariam a demandar a realização de prévio estudo de impacto ambiental. É o que se depreende da expressão “tais como”, que precede a enunciação do referido art. 2º. (...)

Parece-nos, então, que a maneira de contornar a divergência e atender ao comando impositivo da norma será considerar como relativa a presunção de gravidade do impacto nos casos enumerados no art. 2º da Resolução nº 001/86.

A presunção relativa (juris tantum), como se sabe, tem o condão de inverter o ônus da prova, de sorte que o Administrador, à vista de um caso listado, determinará a elaboração de EIA. O empreendedor, querendo, poderá produzir prova no sentido de que a obra ou atividade pretendida não provocará impacto ambiental significativo. Portanto, em vez de o agente público ter que provar a significância do impacto, é o empreendedor quem deve provar sua insignificância.”

5.17. Pelo que se infere, a conseqüência é a de que incumbe ao empreendedor o ônus de provar a insignificância do respectivo impacto, de modo a subtrair-se da exigência de elaboração do estudo de impacto ambiental.

5.18. Dito isto, há de se ressaltar que o Município de Barra Mansa e o DNIT, ao formularem, respectivamente, os pedidos de licença prévia e licença de instalação comprovaram satisfatoriamente, por meio de estudo realizado pela empresa VEGA ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA. que o empreendimento em questão não causará significativo impacto ambiental.

5.19. O que foi dito acima é ainda comprovado pelas manifestações da FEEMA a respeito do projeto de remanejamento das linhas férreas e da construção do pátio de manobras de Anísio Brás, considerando-os da mesma forma que a empresa VEGA, ou seja de baixo potencial ofensivo.

5.20. Isto demonstra a toda prova que a petição inicial, que pretende demonstrar uma “complexidade” absolutamente inexistente no empreendimento deve ser tida como verdadeira caricatura.

5.21. Isto porque, por óbvio, qualquer obra, por menor que seja, se desmembrada em suas diversas fases, parecerá ser aos olhos de um leigo de grande envergadura, de grande magnitude.

5.22. Repita-se *ad nauseam*, mesmo os projetos mais simples de engenharia, em sendo descritos passo a passo no papel, tal como a “técnica” utilizada pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em sua sanha incontida de obstar a melhoria da malha ferroviária – e, por conseguinte, da qualidade de vida da própria população da cidade de Barra Mansa,

⁵ In Legislação Ambiental e Licenciamento Ambiental, pp. 434/441, Editora *Lumen Juris*

⁶ in Direito do Ambiente, pp. 290/295, Editora Revista dos Tribunais

transmitirão a imagem de uma obra de grande vulto, mormente se forem mencionada as quantidades de material empregado.

5.23. Foi o que pretendeu o Ministério Público ao descrever, pormenorizadamente, o empreendimento em comento, que não passa da readequação de uma linha ferroviária antiquada e, hoje, prejudicial à qualidade de vida da população local.

5.24. Isso o Poder Judiciário não pode perder de vista, até mesmo porque esta foi a conclusão do órgão ambiental.

5.25. Isto, por si só, já seria suficiente para se afastar a aplicabilidade da Resolução CONAMA nº 01/86.

5.26. Mas, os peticionários não podem se olvidar de chamar a atenção dessa e. Turma para um outro fato, que torna ainda mais contundente o argumento acima expandido.

5.27. É de comum sabença que a interpretação de determinada norma não pode se dar de maneira isolada, hermeticamente fechada, como se estivesse ela em compartimento estanque do restante do ordenamento.

5.28. A interpretação, já diria o bom senso, tem de ser sistemática, vale dizer, tem de levar em consideração todas as demais normas integrantes do sistema jurídico, até mesmo como meio de evitar uma incoerência.

5.29. E é justamente aí que se vislumbra mais um argumento para se ter como errônea a tese que preconiza pela aplicabilidade da Resolução CONAMA nº 01/86 ao caso dos autos.

5.30. É que, além da Resolução nº 01/86, o órgão pertencente à administração federal editou um regramento específico para tratar do licenciamento de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental, a Resolução CONAMA nº 349/2004.

5.31. Assim, o que se tem é que o mesmo órgão que editou a Resolução nº 01/86, achou por bem estabelecer um regramento especialmente para esta atividade, devendo esta, por ser a norma especial, ser aplicada em lugar daquela.

5.32. Isto é regra básica de interpretação.

5.33. Dito isto, há se fazer uma correção na leitura feita pelo *parquet* a respeito da Resolução CONAMA nº 349/2004.

5.34. Segundo seu entendimento, esta Resolução impediria a concessão da licença ambiental para o empreendimento envolvendo as vias férreas que cortam a cidade de Barra Manda, em virtude do fato de que estariam caracterizadas, *in casu*, 2 (duas) das hipóteses em que não se considera um empreendimento ferroviário como sendo de baixo potencial ofensivo.

5.35. Além de repetir aqui o que foi dito anteriormente a respeito do artigo 2º da Resolução CONAMA nº 01/86, isto é, que há de se ter como meramente exemplificativo e de presunção relativa o rol constante do artigo 3º da Resolução CONAMA nº 349/04, importante destacar que nem mesmo as hipóteses destacadas pelo *parquet* se configuram no caso concreto.

5.36. Primeiramente, no que concerne à hipótese constante do inciso I do artigo 3º, qual seja, a “remoção de população”, basta dizer que as pessoas que serão necessariamente removidas do local (32 unidades residenciais) não configuram, de maneira alguma, uma população.

5.37. Ao menos, não nos termos em que pretendidos pela Resolução.

5.38. E a justificativa é simplória.

5.39. Se a Resolução do CONAMA, criada para caracterizar empreendimentos ferroviários de baixo impacto ambiental, excluiu desta regra aqueles projetos que impliquem em remoção de população, por certo quis referir-se à remoção que realmente implicasse em impacto ambiental, o que obrigatoriamente remete ao pensamento de uma grande quantidade de pessoas.

5.40. Em outras palavras, a Resolução certamente quis referir-se a uma atividade que, devido a sua grandiosidade, presumir-se-ia ser de significativo impacto ambiental.

5.41. Dessa forma, o que nos diz mais uma vez o bom senso é que não quis o agente regulamentador incluir neste conceito a remoção de apenas algumas famílias, atividade que não causa grande impacto em nenhum setor, muito menos ao meio ambiente.

5.42. Diga-se, inclusive, que se quisesse o legislador inserir nesta categoria a remoção de pequena quantidade de pessoas, o que por si só já seria um contra-sendo com o objetivo da norma, fatalmente teria lançado mão de vocábulo mais apropriado.

5.43. Em conclusão, não se mostra necessário dizer mais nada além do que a remoção de apenas 32 unidades residenciais não é, ao menos para os fins da Resolução CONAMA nº 349/2004, considerada como população.

5.44. Sobre a hipótese do inciso II do artigo 3º da Resolução, os peticionários limitam-se a remeter a leitura dessa e. Turma para os esclarecimentos feitos no início deste petitório, onde se demonstrou à saciedade que o empreendimento ferroviário em comento não terá qualquer interferência em unidades de preservação permanente, unidades de conservação ou em qualquer outro espaço territorial especialmente protegido.

5.45. Ao que foi dito, acrescente-se que o mesmo artigo 3º da Resolução CONAMA nº 349/2004, o dispositivo que, segundo o *parquet*, seria impeditivo da concessão da licença sem a realização de EIA-RIMA, possui um parágrafo, o 1º, por meio do qual o agente regulamentador deixou à discricionariedade do agente público, desde que baseado na avaliação feita pelo órgão competente, a definição a respeito de se considerar, ou não, como sendo de pequeno potencial de impacto ambiental determinado empreendimento ferroviário.

5.46. E nele está incluído justamente a ampliação ou construção de ramais ferroviários e a ampliação e/ou construção de pátio de manobras, transbordo e cruzamento, *in verbis*:

“Art. 3º. *omissis*

§ 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.” (*grifou-se*)

5.47. Diante dos cristalinos termos do parágrafo primeiro do artigo 3º da Resolução CONAMA nº 347/2004, não há como se negar que no caso dos autos, onde está-se a tratar de obra envolvendo a ampliação de ramal ferroviário já existente e a construção de um pátio de manobras, pode o órgão ambiental, tal como feito, considerar o empreendimento como sendo de baixo potencial de impacto ambiental.

5.48. Noutros termos, constituindo-se em verdadeira exceção, pode o agente público, mesmo restando caracterizados os casos dos incisos do *caput*, considerar como sendo de pequeno potencial ofensivo os empreendimentos constantes mencionados no parágrafo primeiro.

5.49. Daí, a conclusão que se tira é a de que nenhum procedimento adotado no licenciamento pode ter a pecha de ilegal, eis que a deliberação da CECA que determinou a dispensa de EIA-RIMA foi pautada em relatório técnico, expedido por servidor de órgão ambiental competente, conforme preceitua o § 5º do artigo 1º da Lei nº 1.356/88.

VI. As últimas palavras

6.1. Resta, por fim, aos petionários discorrerem mais algumas palavras para afastar as teses residuais desenvolvidas pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL.

6.2. A primeira que se refuta é a suposta ilegalidade no “desmembramento” do licenciamento do pátio de manobras de Anísio Brás, o que seria vedado pelo § 4º do artigo 3º da Resolução CONAMA nº 349/04.

6.3. Dispõe o referido dispositivo legal que:

“§ 4º. Fica vedada a fragmentação de empreendimentos e atividades a que se refere o parágrafo anterior para fins de enquadramento nesta Resolução.”

6.4. Chama a atenção, de pronto, o fato de o dispositivo acima transcrito versar notória e exclusivamente sobre o procedimento a ser adotado em matéria de licenciamento ambiental.

6.5. Isto obriga os petionários, então, a lembrar a lição anterior, no sentido de que a competência “regulamentar” é exclusiva dos Estados-Membros, razão pela qual a restrição imposta pelo § 4º somente se destina aos órgãos pertencentes à administração pública federal.

6.6. Diga-se, também, que a redação do malsinado § 4º é que o mesmo não impõe qualquer restrição ao desmembramento “puro”, mas tão-somente àquele que tem como objetivo burlar a legislação de regência do licenciamento ambiental.

6.7. Repita-se à exaustão, o que pretendeu obstar o agente regulamentador foi a fragmentação que permitisse o enquadramento do empreendimento como sendo de pequeno potencial de impacto ambiental.

6.8. Comprova a tese o teor do §5º do mesmo artigo 3º, que permite a cumulação, num único processo de licenciamento, de atividades ferroviárias que, consideradas isoladamente, são consideradas como sendo de pequeno potencial de impacto ambiental, senão vejamos:

“§ 5º. O licenciamento ambiental de um conjunto de atividades ferroviárias de pequeno potencial de impacto ambiental, planejado para um mesmo empreendimento ferroviário e com execução prevista dentro do prazo de validade da licença, poderá, a critério do órgão ambiental competente ser efetuado por meio de um único procedimento de licenciamento ambiental, considerados obrigatoriamente os impactos ambientais cumulativos.”

6.9. A contrario sensu, então, o desmembramento que não tenha por objeto a burla pode, sem qualquer problema, ser feito.

6.10. E é exatamente esta a hipótese em apreço.

6.11. E, assim se diz, pois, quando da apresentação do requerimento da licença prévia, constou expressamente a referência ao pátio de manobras que, por esta razão, passou pelo crivo do órgão ambiental, tendo sido, naquela oportunidade, fixado o

entendimento de que o projeto como um todo não teria grande potencial de impacto ambiental.

6.12. Ora, se o órgão ambiental competente já havia analisado o empreendimento global, tendo até mesmo manifestado sua opinião de que seria aplicável à espécie a Resolução CONAMA nº 349/04, razão não havia para que se fragmentasse o mesmo, com a finalidade de burlar a legislação.

6.13. De qualquer modo, a exclusão do pátio de manobras do licenciamento de instalação que já se iniciou não traz qualquer prejuízo à coletividade, maior interessada na preservação do meio ambiente, uma vez que, como se depreende dos próprios termos da Licença de Instalação nº FE011815, nenhuma obra relativa a esta parte do empreendimento se iniciará sem que seja feito o regular procedimento de licenciamento.

6.14. E o mesmo se diga em relação ao posto de abastecimento, parte integrante do pátio de manobras, que igualmente será licenciado no momento oportuno.

6.15. Isto é o que importa ter em mente.

6.16. O segundo argumento que ainda merece destaque neste petição é o que afirma haver falhado o licenciamento ambiental, por não haver sido previamente ouvido o IBAMA.

6.17. Aqui, verifica-se mais um despropósito.

6.18. A Resolução CONAMA nº 13/90 — que, registre-se, é de legalidade duvidosa face ao advento da Lei nº 9.985/00 — traz a obrigatoriedade do licenciamento, por parte do órgão ambiental competente, de áreas circundantes de unidades de conservação, *verbis*:

“Art. 2º - Nas áreas circundantes das Unidades de Conservação, num raio de dez quilômetros, qualquer atividade que possa afetar a biota, deverá ser obrigatoriamente licenciada pelo órgão ambiental competente.”

6.19. Ora, a determinação do artigo acima transcrito foi fielmente cumprida, eis que o empreendimento que circunda a unidade de conservação, a Área de Relevante Interesse Ecológico da Cicuta passou pelo crivo da FEEMA, o órgão ambiental competente para o licenciamento.

6.20. E mais.

6.21. O aludido empreendimento ainda contou com o “nada a opor” do IBAMA, a quem, lembre-se, incumbe a demarcação da Faixa Marginal de Proteção, já que o rio é federal.

6.22. Sobre a necessidade de prévia oitiva da SERLA, e sem adentrar em qualquer discussão jurídica a respeito, os petionários lembram que uma das condições de validade da licença de instalação é justamente a prévia manifestação da SERLA quando da realização de obras que interfiram em rios e córregos “locais”.

6.23. Assim, não se vislumbra qualquer razão para o argumento constar da exordial.

VII. O efeito suspensivo

A liminar deferida causará prejuízo irreparável

7.1. O presente Agravo de Instrumento tem por objeto a cassação da medida liminar que suspendeu a licitação promovida pelo Edital DNIT nº 133/2007-00.

7.2. E é esta decisão que os petionários pretendem, liminarmente, suspender os efeitos, nos moldes em que permitido pelo artigo 558 do Código de Processo Civil brasileiro.

7.3. Há de se demonstrar, então, o preenchimento dos requisitos elencados no *caput* do aludido dispositivo legal.

7.4. Sobre a “relevante fundamentação”, seria até tautológico comentá-la, na medida em que está ela devidamente representada pelos argumentos jurídicos expendidos ao longo deste já extenso petição recursal, e que fazem cair por terra a causa de pedir constante da inicial, mormente no que diz respeito à desnecessidade de realização de EIA-RIMA para o empreendimento em comento.

7.5. Quanto ao segundo requisito, este mostra-se ainda mais patente.

7.6. Com efeito, a suspensão da licitação promovida pelo Edital DNIT nº 133/2007-00 impõe não só aos Réus, mas a população do Município de Barra Mansa danos de difícil reparação, já que os acidentes – inclusive fatais — causados pelo intenso tráfego ferroviário dentro da cidade perpetuar-se-ão.

7.7. E, especificamente sobre os dissabores – melhor seria dizer danos graves — de se ter um intenso tráfego ferroviário dividindo a cidade ao meio, ressalte-se que até mesmo mortes podem ser a consequência, seja direta, pelo atropelamento, ou indiretamente, pela demora no socorro à enfermos, eis que os veículos de serviço (ambulância, carro de bombeiros e etc.) não estão a salvo das mazelas do cotidiano da cidade de Barra Mansa.

7.8. Em adição, diga-se que o prejuízo pode se tornar até mesmo irreparável caso o governo federal que possui verba destinada ao PAC, entenda por bem beneficiar um outro projeto, em substituição àquele que o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL entendeu estar inadequado.

7.9. Ademais, a suspensão dos efeitos da decisão liminar não trará qualquer prejuízo à população, pelo simples fato de que somente poderão ser iniciadas as obras da parcela do empreendimento já licenciada, e que é independente do pátio de manobras de Anísio Brás.

7.10. Vale dizer, o remanejamento das linhas férreas não depende da construção do novo pátio de manobras, que somente vai potencializar a melhora da malha ferroviária local.

7.11. Mas, ainda que se entenda que a suspensão, por completo, da r. decisão agravada pode acarretar algum tipo de risco, o que se admite apenas pelo amor ao debate, há de considerar a hipótese de se suspender parcialmente os efeitos da mesma, para os fins de se, permitindo o regular prosseguimento da licitação regida pelo Edital DNIT nº 133/2007-00, apenas suspender o início das obras.

7.12. Com esta medida evitar-se-á que, uma vez reconhecida a viabilidade de se licenciar também o pátio de manobras – o que, repise-se, somente não ocorreu por problemas de ordem burocrática —, tenha sido desperdiçado o tempo necessário à realização de um processo de licitação que, como se sabe, é demorado e desgastante.

7.13. E, o que é ainda mais importante, evitar-se-á que a verba seja destinada a um outro projeto do PAC.

VIII. Conclusão

8.1. Isto posto, os petiçãoários requerem ao i. Des. Designado para funcionar como relator do presente Agravo de Instrumento se digne, liminarmente, conceder efeito suspensivo ao recurso, para os fins de se suspender os efeitos da decisão liminar proferida pelo d. Juízo *a quo*, permitindo-se a realização da licitação regida pelo Edital DNIT nº 133/2007-00 e o consequente início das obras já licenciadas ou, o que se faz em caráter subsidiário, ao menos, para permitir a realização da licitação, impedindo, tão-somente, o início das obras.

8.2. No mérito, os petiçãoários requerem a essa e. Câmara seja dado integral provimento do recurso, para os fins de se cassar a r. decisão agravada, por ser medida de Direito e de Justiça.

Termos em que,
p. deferimento.

Rio de Janeiro, 24 de julho de 2007

RODRIGO TOSTES DE ALENCAR MASCARENHAS
SUBPROCURADOR GERAL DO ESTADO

CLAUDIO ROBERTO P. MARQUES
PROCURADOR-ASSISTENTE DA PG-11

ANDRÉ CANTANHEDE AMÉLIO
PROCURADOR-CHEFE DA PG-11

NOME E ENDEREÇO DOS ADVOGADOS

DO AGRAVANTE: Deixa-se de fornecer o nome e a qualificação dos advogados dos Agravantes, em razão de os mesmos serem patrocinados pela Procuradoria Geral do Estado.

DO AGRAVADO: Deixa-se de fornecer o nome e a qualificação dos patronos do Agravado, em razão de o mesmo ser o Ministério Público Federal.

RELAÇÃO DAS PEÇAS TRASLADADAS:

- Cópia da decisão agravada (Doc. 01);
- Cópia do Mandados de Intimação, onde consta o “recibo” comprobatório da data de recebimento do mesmo pelo Estado do Rio de Janeiro e pela FEEMA (Doc. 02);
- Cópia do Convênio celebrado entre a Prefeitura Municipal de Barra Mansa e o DNIT (Doc. 03);
- Cópia do Requerimento da Licença Prévia (Doc. 04);
- Cópia da manifestação de analista ambiental da FEEMA (Doc. 05);
- Cópia do Relatório de Vistoria (Doc. 06);
- Cópia da certidão exarada pela Prefeitura de Barra Mansa (Doc. 07);
- Cópia do Parecer técnico emitido antes da emissão da Licença Prévia (Doc. 08);
- Cópia da Licença Prévia nº FE011055 (Doc. 09);
- Cópia do Requerimento da Licença de Instalação (Doc. 10);
- Cópia da segunda manifestação do analista ambiental da FEEMA (Doc. 11);
- Cópia da Notificação expedida pela FEEMA com as exigências (Doc. 12);
- Cópia do Ofício resposta do DNIT informando o cumprimento das exigências (Doc. 13);
- Parecer Técnico favorável à concessão da Licença de Instalação (Doc. 14);
- Cópia da Deliberação CECA nº 4.740/2006 (Doc. 15);
- Cópia da segunda Notificação expedida pela FEEMA (Doc. 16);
- Cópia da autorização concedida pelo IBAMA (Doc. 17);
- Cópia da Deliberação nº 01/2006 (emitida pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente) e da Resolução nº 02/2006 (emitida pelo Conselho da Cidade de Barra Mansa) (Doc. 18);
- Cópia da Licença de Instalação nº FE011815 (Doc. 19);
- Deixa-se de fornecer cópia do instrumento de mandato outorgados pelos Agravantes, em razão de os mesmos serem patrocinados pela Procuradoria Geral do Estado;
- Deixa-se de cópia do instrumento de mandato, em razão de o mesmo ser o Ministério Público Federal;