

AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 5045299-38.2015.4.04.0000/PR

RELATOR : **CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR**
AGRAVANTE : **PORTO PONTAL PARANA IMPORTACAO E EXPORTACAO S.A.**
ADVOGADO : **PEREGRINO DIAS ROSA NETO**
: **FERNANDA MACIEL GARCEZ**
AGRAVADO : **MARIO TEIXEIRA**
ADVOGADO : **JAMES BILL DANTAS**
: **CELIO LUCAS MILANO**
: **FABIANE TESSARI LIMA DA SILVA**
: **AMIR JOSE FINOCCHIARO SARTI**
: **Saulo Sarti**
: **Lia Sarti**
: **Ludmilla Guimarães Rocha**
: **Cauê Martins Simon**
INTERESSADO : **FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO - FUNAI**
: **INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ - IAP**
: **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS**
: **NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**
: **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO**
: **NACIONAL - IPHAN**
MPF : **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**
INTERESSADO : **RICARDO BURG MLYNARZ**
: **VOLNEY ZANARDI JUNIOR**

DECISÃO

Este agravo de instrumento foi interposto por PORTO PONTAL PARANÁ IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO S/A contra decisão que, em ação popular tendo por objeto o licenciamento ambiental do empreendimento Terminal Portuário Pontal do Paraná, particularmente a expedição da licença de instalação, deferiu em parte a antecipação da tutela para o fim de suspender o processo de licenciamento até que seja solicitada, nos autos do respectivo processo administrativo, a manifestação da FUNAI acerca das comunidades indígenas afetadas pelo empreendimento.

A decisão agravada, de lavra do Juiz Federal Alexandre Moreira Gauté, tem o seguinte teor (processo originário, evento 39):

*Trata-se de ação popular cujo escopo é a declaração de nulidade de todas as licenças e autorizações concedidas (ou a serem concedidas) à ré Porto Pontal após a emissão da renovação da licença **prévia** nº 376/2010 (em 11/03/2013), no bojo do processo administrativo de licenciamento ambiental nº 02001.007335/2005-97, referente ao Terminal Portuário Pontal do Paraná - Canal Galheta, em trâmite perante o IBAMA, até que sejam cumpridas todas as condicionantes previstas na LP, que ainda estão pendentes, bem como o cancelamento do processo conduzido pelo IAP sob o nº 11.965.503-0, relativo ao licenciamento da Via Arterial 1, para fins de determinar a sua remessa e regular processamento perante o IBAMA.*

*Requer a concessão de ordem liminar para o fim de suspender os dois processos administrativos e todas as licenças e autorizações concedidas (ou a serem concedidas) à ré Porto Pontal após a emissão da renovação da licença **prévia** nº 376/2010, bem como que determine aos réus que se abstenham da*

prática de quaisquer atos decorrentes da LI, sob pena de multa diária, cominada inclusive em face das pessoas físicas indicadas como rés.

*Narra o autor que em 30/11/2005 teve início processo administrativo junto ao IBAMA para licenciar o empreendimento denominado Terminal Portuário Pontal do Paraná (TPPP), no qual foi emitida a licença **prévia** n° 376/2010 à revelia da manifestação da FUNAI, o que acarretou a propositura da ação de autos n° 500550-92.2014.404.7008 perante este juízo, cujo escopo é a declaração de nulidade dessa licença **prévia** e de sua renovação. Diz que foi deferida liminar suspendendo os efeitos da LP em sede de agravo de instrumento, porém foi proferida sentença de improcedência do pedido sob o fundamento de que os vícios poderiam ser sanados mediante a solicitação de complementações e/ou revisões antes da instalação do empreendimento, já que o licenciamento ambiental é composto de várias etapas e ainda não havia sido iniciada aquela instalação.*

*Alega que tais vícios, apontados nos autos daquela outra ação, não foram sanados antes da instalação do empreendimento e ainda se somaram a outros, que, embora levados ao conhecimento do TRF da 4ª Região em sede de apelação, não foram conhecidos com o entendimento de que se tratava de questão estranha aos limites daquela lide. Dessa forma, continua o autor, não restou outra alternativa senão o ajuizamento da presente demanda para atacar os vícios existentes no processo administrativo após a renovação da mencionada licença **prévia**.*

Aduz, em, síntese, que:

- a) em 05/05/2015 foi expedida a licença de instalação n° 1059/2015 sem que estivessem formal e materialmente atendidas as obrigações legais no tocante à participação da FUNAI;*
- b) não houve participação do IPHAN e do IAP;*
- c) foram desatendidas as condicionantes previstas para fins de emissão dessa LI, com especial destaque para a condicionante 2.21, que diz respeito à viabilidade do acesso viário ao TPPP;*
- d) houve ampliação da área objeto do licenciamento entre a emissão da LP e a da LI, sendo certo, ainda, que se trata de área sob litígio.*

A respeito do vício relativo à não participação da FUNAI, o autor afirma, em resumo, que:

- a) a participação da FUNAI no processo administrativo de licenciamento ambiental n° 02001.007335/2005-97 é obrigatória porque há risco de lesão a comunidades indígenas existentes na região onde se pretende instalar o empreendimento;*
- b) após a concessão da liminar nos autos de ação popular n° 500550-92.2014.404.7008, em que foi reconhecida a necessidade de participação da FUNAI, ela retomou o acompanhamento do licenciamento e emitiu termo de referência para orientar a elaboração de componente indígena do EIA do Porto Pontal;*
- c) competia à FUNAI regularizar todas as pendências até então verificadas para fins de convalidação da LP, tal como admitido na sentença proferida nos autos n° 500550-92.2014.404.7008, e, ainda, realizar uma série de atos formais e materiais para fins de emissão da LI, o que não ocorreu;*
- d) nos termos da Instrução Normativa n° 1/2012 da FUNAI, nas fases que antecedem a licença **prévia** e a licença de instalação, ela deve adotar uma série de providências, dentre as quais estão a manifestação técnica quanto à possibilidade de emissão da LI, após a manifestação das comunidades afetadas, com envio de ofício ao órgão licenciador indicando a aprovação do programa básico ambiental, e a celebração de termo de compromisso com o empreendedor a fim de assegurar a implementação do cronograma estabelecido;*
- e) a única tarefa efetivamente cumprida pela FUNAI foi a primeira daquelas listadas na inicial, evidenciando-se, assim, o seu descaso na condução das atividades sob sua responsabilidade;*
- f) se não há informação no processo administrativo nem no histórico do parecer que orientou a concessão da LI, acerca do cumprimento das etapas discriminadas na inicial, é de se concluir que elas materialmente não ocorreram;*

g) nos autos nº 5000550-92.2014.404.7008 flexibilizou-se a nulidade da LP, permitindo-se sua complementação e saneamento sob a condição de que isso ocorresse antes da instalação do empreendimento, porém assim não agiram o IBAMA, a FUNAI e a Porto Pontal;

h) a falta de participação da FUNAI no processo administrativo acarretou danos concretos aos indígenas, que não puderam participar do licenciamento ambiental de empreendimento, que trará impactos em suas comunidades, não sabem a proporção desses impactos porque não foram feitos os estudos ambientais pertinentes, nem mesmo para fins de mitigação, e, ainda, porque tais impactos serão necessariamente intensos, haja vista a dimensão do empreendimento licenciado e o grau de detalhamento do termo de referência apresentado pela FUNAI.

No tocante à ausência de participação do IAP e do IPHAN no processo, alude, em síntese, ao seguinte:

a) enquanto a FUNAI não se preocupou em comunicar ao IBAMA o andamento dos estudos relativos ao componente indígena do empreendimento (se é que houve algum andamento), o IBAMA não se preocupou com a conclusão destes estudos ao conceder a LI e também não se preocupou em buscar a atuação do IPHAN previamente à emissão da LI, embora fosse sua obrigação fazê-lo;

b) o dever do IBAMA de provocar a participação do IPHAN e do IAP está previsto nos artigos 5º a 7º da Portaria nº 419/2011, bem como nos artigos 5º, 7º e 8º da Portaria nº 60/2015, que preveem a solicitação de manifestação de órgãos e entidades envolvidos no processo no período que antecede a emissão da LI;

c) o interesse do IPHAN é manifesto na medida em que ele próprio informou que o empreendimento se aproxima do sítio arqueológico tipo sambaqui denominado Guaraguaçu, razão pela qual este instituto se manifestou previamente à emissão da LP;

d) os estudos exigidos pelo IPHAN para fins de análise da emissão da LI foram apresentados pela Porto Pontal em 24/04/2015 (fls. 1757-1760 do processo administrativo) e, sem que houvesse resposta ou qualquer manifestação do IPHAN, foi emitida a LI em 05/05/2015, o que torna nula a licença concedida, nos termos do art. 2º da Lei 4.717/65;

e) há inequívoca omissão do IAP, eis que ele mesmo reconheceu que existem unidades de conservação sob sua tutela que são afetadas pela porção marinha do provável local do empreendimento.

Quanto às condicionantes para concessão de LI, sustenta que:

a) a LI tem o propósito de autorizar a instalação do empreendimento, de acordo com os planos, programas e projetos já aprovados, incluindo as condicionantes (art. 8º, II, da Resolução 237/97 do CONAMA), consoante entendimento já firmado pelo TCU;

b) as pendências existentes em relação ao licenciamento ambiental em questão vêm sendo indevidamente transferidas, desde a sua fase inicial, para as fases subsequentes, sendo que, encontrando-se já em fase de licença de instalação, ainda não foram implementadas todas as medidas que deveriam ter sido adotadas antes da edição da licença prévia;

c) houve a emissão da licença de instalação sem que tenham sido completamente atendidas todas as condicionantes previstas quando da emissão e renovação da LP, sem que tenham sido aprovados todos os planos e programas ambientais e sem que tenha sido comprovada a viabilidade ambiental da Via Arterial I (condicionante 2.21), apesar de manifestação da área técnica do IBAMA pela regularização das pendências antes da emissão da LI (PROCADM 17 a 19, fls. 1761-1796);

d) no que tange à condicionante 2.21 da LP, as rodovias PR407 e PR412, vias que serão utilizadas para acesso viário ao TPPP, não têm capacidade para suportar o tráfego de caminhões que será gerado com a sua instalação, tanto que o IBAMA chegou a dizer que "seria necessário compatibilizar o porto e o acesso rodoviário para possibilitar a viabilidade ambiental do empreendimento" (fl. 1.474 - PROCADM9)

e) as soluções aventadas seriam a realização de melhorias na PR- 407, a fim de permitir maior fluxo de veículos e suportar veículos de carga (duplicação/estrutura), e a construção da Via Arterial 1, paralela à PR-412, que seria utilizada pelos veículos de carga. A utilização da PR-412 foi expressamente descartada nos termos do Estudo de Impacto Ambiental - EIA do empreendimento;

f) a Via Arterial 1 passou a ser objeto de licenciamento perante o IBAMA, porém, no curso do processo, a Porto Pontal noticiou interesse do Estado do Paraná em licenciar a via e o processo foi, então, transferido ao IAP;

g) a Porto Pontal passou a se manifestar no processo administrativo pela impossibilidade de cumprimento da condicionante 2.21, bem como pela emissão da LI à sua revelia, como se a Via Arterial 1, ao invés de indispensável, fosse apenas uma condição útil à execução das obras. Não obstante a gravidade da situação, o IBAMA chegou a admitir a operação do TPPP sem a existência da Via Arterial 1, em total descaso com os interesses ambientais por si tutelados e em inequívoco desvio de finalidade;

h) há o risco de o TPPP ser instalado sem que a única alternativa ambientalmente viável a acessá-lo esteja definida, uma vez que a incapacidade das vias existentes já foi reconhecida e que suas condições críticas serão agravadas pelo fluxo decorrente da instalação do terminal;

i) não bastasse o desatendimento das condicionantes da LP, foi liberada pela área técnica do IBAMA a imediata construção do empreendimento sem prova do cumprimento de condicionantes previstas na própria LI, acatando argumento da Porto Pontal no sentido de que as obras iniciais estariam contempladas pelo licenciamento ambiental da empresa Technit;

j) a FUNAI manifestou seu interesse no licenciamento das vias que darão acesso ao TPPP e o IBAMA o reconheceu, portanto, esse reconhecimento dos impactos da Via Arterial 1 em terras indígenas, bem como a necessidade de consideração dos impactos sinérgicos entre a via e o empreendimento em terras indígenas determinam, necessariamente, que o licenciamento da Via Arterial 1 tramite perante o IBAMA, e não perante o IAP, nos termos do art. 7º, XIV, da LC 140/2011.

Por fim, sustentou haver irregularidades relativas ao substancial incremento da área do TPPP dentre as fases de LP e LI, à falta de zelo do IBAMA em relação à notícia de que a área onde se pretende instalar o TPPP é litigiosa e, ainda, ao fato de o faseamento da LI ser meramente "pro forma", eis que os impactos gerados pela "fase 1" são os mais significativos.

Devidamente intimados, os réus manifestaram-se previamente nos eventos 16 (IAP), 17 (Porto Pontal), 20 e 25 (IBAMA), 22 (FUNAI), 24 (IPHAN), 33 (Volney Zanardi Junior) e 35 (Ricardo Burg Mlynarz).

O IAP afirmou apenas que o empreendimento (TPPP) é licenciado pelo IBAMA e que, em relação à via de acesso a ela, tramita nessa autarquia estadual o processo que trata da duplicação da PR407, em análise para emissão de LAS, e da nova faixa de infraestrutura em Pontal do Paraná, em que se aguarda apresentação de EIA e RIMA (evento 16).

A Porto Pontal sustentou que (evento 17):

a) a validade da LP e a efetiva participação da FUNAI foram exaustivamente discutidas nos autos de ação popular nº 5000550-92.2014.404.7008, julgada improcedente;

b) relatando as interlocuções entre ela, a FUNAI, e o IBAMA, disse que a FUNAI foi devidamente informada de todos os atos do processo administrativo nº 02017.007335/2005-97 (em trâmite no IBAMA), que tramitam nos autos nº 08620.002893/10 perante a FUNAI;

c) nos termos do art. 6º, I e §4º da Portaria Interministerial nº 419/2011, a ausência de manifestação tempestiva dos órgãos e entidades envolvidos no processo de licenciamento ambiental não implicará prejuízo ao seu andamento nem à expedição da respectiva licença;

d) a Portaria Interministerial nº 60/2015, que revogou a anterior, traz disposição com o mesmo teor, de modo que não há prejuízo ou ilegalidade no fato dos estudos de componente indígena serem realizados concomitantemente ao licenciamento pelo IBAMA;

e) na ata da reunião realizada em 27/01/2015 na FUNAI, ficou consignado que "em relação às manifestações da FUNAI quanto às licenças do Porto, Burg afirmou que vinculará o processo do Componente Indígena da Via Arterial 1 como condicionante da LI do Porto para emissão da LO";

f) no que diz respeito à suposta revelia do IPHAN, este aprovou o relatório final e considerou o empreendimento apto a receber a licença de instalação (ofício 539/2015) e, além disso, as ações de resgate arqueológico ocorrerão antes de qualquer intervenção na área, cumprindo as determinações do IPHAN e do projeto de resgate arqueológico;

g) no tocante à implantação da Via Arterial 1, esclareceu que foram realizadas reuniões, estudos e vistorias técnicas, e que protocolou junto ao IBAMA, em 26/03/2015, resposta ao parecer nº 02001.000253/2015-93 COPAH de 23/01/2015 e solicitação de faseamento da licença de instalação do TPPP;

h) a Via Arterial 1 é uma obra estratégica e essencial para todo o litoral paranaense, uma vez que sua demanda extrapola as necessidades exclusivas do TPPP, tendo em vista que são anseios da população local e dos turistas que enfrentam enormes filas e congestionamentos nas épocas de veraneio;

i) somente depois da atualização dos dados e dos esclarecimentos prestados por ela (Porto Pontal), que assumiu o risco de que o empreendimento só poderá entrar em operação com a implantação da Via Arterial 1, o IBAMA concedeu a licença de instalação com a condicionante de que a licença de operação não poderá ser emitida sem a implantação daquela via;

j) até o presente momento não houve qualquer intervenção na área, tendo em vista que a empresa ainda aguarda publicação de portaria do IPHAN para poder realizar o resgate arqueológico, declaração de utilidade pública e autorização de supressão de vegetação;

k) em nenhum momento a área total do terreno foi alterada, sendo que a diferença apontada pelo autor decorre de alinhamentos de projeto entre a LP e a LI, inclusive refinamento topográfico e alinhamento do cais com relação a Technit por medidas de segurança, conforme solicitado pelo próprio IBAMA;

l) a LI poderá ser emitida por trechos, fases e etapas específicas, dependendo do interesse do empreendedor, tal como prevê o "Guia de Procedimentos de Licenciamento Ambiental Federal do IBAMA", e ela (Porto Pontal) optou por requerê-la em três fases;

m) a Via Arterial 1 não está inserida em terras indígenas, tendo sido tal circunstância expressamente referida pelo IBAMA;

n) o Decreto Federal 8437/2015, que regulamenta o art. 7º, XIV, "h", da Lei Complementar 140, deixa claro que deverão ser licenciados pela União apenas os empreendimentos localizados ou desenvolvidos em terras indígenas, ou quando se tratar de rodovia federal;

o) não há perigo de dano irreversível porque ainda não foi realizada qualquer intervenção na área e porque as condicionantes estabelecidas no licenciamento importam uma série de verificações a serem realizadas em face de qualquer nova intervenção.

O IBAMA se manifestou no evento 20, juntou documentos no evento 25 e afirmou que todos os perigos alardeados pelo autor não passaram despercebidos no processo de licenciamento e foram ressaltados como condicionantes. Destacou, em síntese, que:

a) a FUNAI foi informada sobre os atos do processo de licenciamento do Porto Pontal;

b) após a análise do atendimento das condicionantes da LP nº 376/2010 (renovação) e demais documentos constantes no processo nº 02001.007335/2005-97, foi emitida a licença de instalação nº 1059/2015;

c) após a emissão da LP, foi protocolado na FUNAI um plano de trabalho do componente indígena pela Porto Pontal, foi determinada a revisão de alguns pontos, foi realizada reunião entre empreendedor e FUNAI em Brasília e foi protocolado na FUNAI plano de trabalho revisado;

d) apesar da FUNAI ainda não ter se manifestado oficialmente sobre o estudo do componente indígena no âmbito do processo de licenciamento ambiental do Porto Pontal, a Portaria Interministerial nº 419, de 26/10/11, e a Portaria Interministerial nº 60, de 24/03/2015, que vieram para esclarecer a atuação dos órgãos envolvidos no licenciamento, não são aplicáveis ao licenciamento do Porto Pontal, uma vez que o TR para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental do empreendimento foi emitido antes da data de publicação da Portaria Interministerial nº 419/11, de modo que não há regulamentação aplicável à situação do licenciamento Porto Pontal sobre o momento exato em que a FUNAI deve se manifestar de forma definitiva;

e) a LI 1.059/15 não autoriza qualquer intervenção na área do empreendimento sem que sejam atendidas várias condicionantes, de modo que não há previsão de ocorrerem, em curto prazo, impactos ambientais nas terras indígenas em decorrência das obras do empreendimento;

f) com o objetivo de conciliar o início das obras do Porto Pontal com a manifestação da FUNAI sobre o estudo do componente indígena das terras indígenas Ilha da Cotonga e Sambaqui, o IBAMA propõe retificar a LI nº 1.059/2015, de maneira a incluir uma condicionante sobre a necessidade de manifestação da FUNAI antes de qualquer intervenção na área do empreendimento, assim como já ocorre em outras condicionantes;

g) conforme o parecer nº 02001.001565/2015-14 COPAH/IBAMA, do dia 30/05/2015, o IPHAN autorizou a execução do levantamento arqueológico e do programa de educação patrimonial na área do empreendimento, e emitiu o ofício nº 539/15 em 08/06/2015, informando que o empreendimento estaria apto a receber a LI;

h) com relação ao acesso viário ao empreendimento, foram analisados os documentos encaminhados pelo empreendedor e demais manifestações constantes no processo administrativo, a partir dos quais foram confeccionados pareceres que deram lastro à emissão da licença de instalação;

i) destacam-se as condicionantes 2.2, 2.7 e 2.9 dessa LI, sendo que a última determina que o início da operação do empreendimento está vinculado à operação da Via Arterial I;

j) em relação ao possível desatendimento das condicionantes da LI, esclareceu que o IBAMA liberou, após realização de vistoria, a implantação da contenção frontal e lateral entre o cais da empresa Technit e a área de futura instalação do cais Porto Pontal, obra necessária à segurança estrutural dos cais das duas empresas, ainda não iniciadas;

k) as áreas do empreendimento indicadas na LP e na LI são as mesmas, tendo havido mero equívoco na soma da metragem que constou da LP, ao não considerar o aterro hidráulico;

l) não estão presentes os requisitos autorizadores da antecipação de tutela.

A FUNAI apresentou informações preliminares no evento 21, oportunidade em que seu procurador limitou-se a afirmar que "está participando do processo de licenciamento e exigindo que a componente indígena seja levada em conta dentre os condicionamentos (anexo)."

O IPHAN disse apenas não vislumbrar seu interesse jurídico no objeto desta ação e requereu sua exclusão da lide (evento 24).

O Ministério Público Federal manifestou-se pelo não acolhimento do pedido liminar ante a não comprovação da verossimilhança das alegações e a ausência de perigo de dano irreparável (evento 29).

Volney Zanardi Junior, ex-Presidente do IBAMA, apresentou informações preliminares no evento 33 e ratificou aquelas prestadas pelo IBAMA. Destacou que o autor não apontou qualquer atitude que ele, na condição de Presidente do IBAMA, tivesse tomado em desacordo com o interesse institucional.

Ricardo Burg Mlynarz prestou informações no evento 35. Sustentou que o interesse institucional da FUNAI não foi deixado à margem. Disse que não há pedido formulado contra a sua pessoa e que, como técnico da autarquia indigenista, responsável pelo componente indígena, sempre atuou no exercício de suas atribuições regulamentares e legais. Sustentou ainda que o termo de referência específico para a elaboração do componente indígena dos estudos de impacto ambiental foi

consubstanciado no documento submetido ao Ibama por meio dos Ofícios nº 699/PRES/FUNAI-MJ e nº 744/2014 e 759/2015/DPDS/FUNAI-MJ.

Nova manifestação do autor no evento 34, ratificando o pedido formulado na inicial.

Manifestou-se novamente a Porto Pontal pelo indeferimento do pedido liminar (evento 36).

Sobreveio outra manifestação do autor no evento 37, refutando os argumentos invocados pela Porto Pontal de que teria interesses diversos na promoção desta ação popular. Sustentou, ainda, que o fato da Portaria Interministerial 60/2015 prever que a não manifestação dos órgãos responsáveis não obsta o licenciamento, não quer dizer que não deva ser solicitada sua manifestação.

Passo a decidir:

A possibilidade de concessão de medida liminar para suspensão do ato impugnado é expressamente prevista na Lei da Ação Popular (artigo 5, § 4º, da Lei 4.717/65). Há que se verificar, por conseguinte, em sede de cognição não exauriente, a plausibilidade do direito invocado pelo autor e o fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação caso não seja imediatamente suspenso o ato impugnado.

Como detalhadamente explicado pelo autor, versa a presente demanda sobre alegadas irregularidades que teriam ocorrido no processo de licenciamento ambiental a partir da emissão da licença **prévia**, ao passo que aquela veiculada nos autos de ação popular nº 50000550-92.2014.404.7008 diz respeito a vícios anteriores e concomitantes à expedição dessa licença.

À vista do interesse público primário na proteção ambiental, que tem sede constitucional (art. 225 da CRFB), a atuação do órgão fiscalizador e licenciador é passível de questionamento perante o Poder Judiciário naquilo que exorbita sua esfera de atribuição ou no que contraria os postulados que orientam a sua atuação.

Assentada essa premissa básica e atento ao fato de que a licença de instalação, diferentemente da licença **prévia**, autoriza a gradativa implantação do empreendimento, passo a apreciar, em sede de cognição sumária, os argumentos apresentados pelas partes.

Participação do IPHAN e do IAP

No ofício constante do evento 24 (OUT2), o Superintendente do IPHAN afirmou que existe um EIA-RIMA elaborado em 2009, cujos estudos revelaram a existência de sítios arqueológicos na ADA e AID do empreendimento, quando aquela Superintendência emitiu anuência à LP condicionada à execução de prospecções arqueológicas intensivas para a segunda fase do licenciamento.

Acrescentou que nos autos do processo administrativo nº 01508.000381/381/2014-92, referente ao Levantamento Arqueológico e Programa de Educação Patrimonial na área de instalação do TCPP, foi confirmada a presença de sítios arqueológicos que serão resgatados na fase de instalação do terminal.

O IPHAN manifestou-se ainda em 2009 (evento 1, PROCADM7, p. 531), à vista do EIA/RIMA, no sentido de que o empreendedor deveria contratar equipe de arqueólogos para apresentação de um projeto de prospecção e resgate arqueológico nas áreas do TCP para análise e autorização das pesquisas por parte daquele Instituto.

Em abril de 2015, a Porto Pontal apresentou ao IBAMA o resultado da etapa arqueológica prospectiva na área do Terminal, documento também protocolado junto ao IPHAN (evento 1, PROCADM17, p. 26-28).

Na análise de condicionantes da LP, realizada pelo IBAMA, consignou-se que a Portaria 45/2014, do IPHAN, autorizou a execução do projeto de levantamento arqueológico da área de inserção do empreendimento, com validade de 12 meses (evento 1, PROCADM19, p. 3).

Em 08/06/2015, o IPHAN emitiu o ofício nº 539/15, no qual afirma que considera o empreendimento apto a receber a licença de instalação, mediante o cumprimento das condicionantes ali listadas (evento 25, OFIC10).

O IAP, por sua vez, após análise do estudo e relatório de impactos ambientais, manifestou-se favoravelmente ao prosseguimento do licenciamento ambiental (evento 1, PROCADM7, p. 683).

Desse modo, em relação a essa parte da causa de pedir, não vislumbro, nesta quadra processual, verossimilhança nas alegações do autor, hábeis a ensejar o deferimento da liminar.

Ampliação do empreendimento

*Tal como explicado pelo IBAMA, a diferença apontada pelo autor, relativamente às áreas do empreendimento, consoante indicadas na licença prévia e na licença de instalação, advém de mero equívoco na soma da metragem contida na licença **prévia**, que deixou de considerar o aterro hidráulico.*

De outra face, não ressaem dos autos do processo administrativo elementos que indiquem ter havido injustificado aumento da área objeto de licenciamento, o que me parece suficiente, ao menos por ora, para rejeitar a concessão da liminar com base nesse fundamento.

Descumprimento de condicionante relativa ao acesso viário

De acordo com os documentos do processo administrativo, analisados em sede de cognição sumária, em reunião realizada no IBAMA em 22/04/2008, foi discutida a via de acesso à área do TPPP. Apresentou-se projeto de Via Arterial, a ser implantado pelo município, aprovado pelo Decreto Municipal n° 2.809/2008. Naquela oportunidade, salientou o empreendedor que se a Prefeitura não dispusesse de recursos para implantação, haveria possibilidade de proposição de PPP para instalação (evento 1, PROCADM6, p. 197).

Em julho foi encaminhado ao IBAMA projeto conceitual do Plano Viário (PROCADM6, p. 249).

Foi publicado edital de pregão pela Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná, cujo objeto é a contratação de estudos ambientais para o projeto de implementação da Via Arterial (evento 1, PROCADM7, p. 383 e seguintes).

Em 23/04/2009, a Porto Pontal apresentou análise do incremento do tráfego rodoviário durante a instalação do terminal, em cumprimento ao estabelecido em reunião realizada em Brasília com o IBAMA (evento 1, PROCADM7, p. 459). Nas conclusões desse estudo, assentou-se que seria possível a utilização da PR407 na fase de instalação do TCPP por prazo não superior a dois anos, sendo que, para a fase de operação, deveriam ser implementadas as propostas preconizadas no Plano Diretor da Prefeitura de Pontal do Paraná (implantação da Via Arterial e intervenções para aumento da capacidade da PR407).

A Porto Pontal postulou que a conclusão das obras de duplicação da PR-407 e a construção da Via Arterial I fossem admitidas como condição para a emissão de licença de operação (evento 1, PROCADM7, p. 609). O Diretor de Licenciamento Ambiental consignou que no tocante à questão do acesso rodoviário, entendo que, considerando o documento citado à página 3 do referido parecer, denominado 'Análise do incremento de tráfego rodoviário durante a instalação do Terminal de Containeres de Pontal do Paraná, as vias ora existentes podem suprir a instalação do Terminal, desde que executadas as melhorias propostas no documento supracitado. Entendo, no entanto, que a emissão de LI dependerá da comprovação de viabilidade da Via Arterial I, tendo em vista que no mesmo documento destacou-se que a operação do Terminal depende da conclusão da implantação desta Via e das intervenções de aumento da capacidade da PR-407 (evento 1, PROCADM7, p. 721).

*Foi, então, emitida a licença **prévia** n° 376/2010 (evento 1, PROCADM7, p. 1027), com o estabelecimento de condicionantes, dentre as quais, comprovação das melhorias do acesso rodoviário e apresentação de documento comprobatório da viabilidade ambiental da Via Arterial I (condicionante 2.21).*

Em parecer técnico elaborado pelo Ministério Público Federal, a respeito do licenciamento do terminal, concluiu-se que o principal entrave para a implantação e operação do TCPP refere-se ao acesso rodoviário, sendo que o IBAMA desde o início assumiu que os processos de licenciamento do terminal e do modal rodoviário seriam independentes. Ressaltou-se que a despeito de existir outro

processo de licenciamento para ampliação do sistema viário em nome de outro empreendedor, que possibilite a implantação do terminal, sugere-se sejam definidas também as responsabilidades a serem assumidas pelo TCPP relacionadas à execução de melhorias e/ou duplicações das rodovias de acesso à área portuária (evento 1, PROCADM7, p. 1071).

*A licença **prévia** foi renovada, mantidas as condicionantes (evento 1, PROCADM7, p. 1109).*

Em reunião realizada no IBAMA em 18/11/2014, o empreendedor consignou terem sido feitas as melhorias necessárias à implantação do terminal em relação ao acesso rodoviário, e disse que a Via Arterial 1 estava em fase de licenciamento junto ao IAP (evento 1, PROCADM11, p. 2).

Após o protocolo do pedido de licença de instalação, foram analisados os documentos apresentados, relativos à condicionante 2.21, por meio do Parecer Técnico 253/2015-93 - COPAH/IBAMA (evento 1, PROCADM13, p. 9). Como conclusão desse estudo técnico, foram solicitados esclarecimentos complementares pelo IBAMA quanto às melhorias já realizadas no acesso rodoviário, e solicitado novo estudo completo da situação atual das vias PR-407 e PR-412, a partir das premissas fixadas pelo órgão licenciador. Reforçou-se, ainda, a necessidade de comprovação da viabilidade ambiental da Via Arterial 1 (evento 1, PROCADM13, p. 7 e seguintes).

Em reunião realizada em 09/02/2015 com o IBAMA, o empreendedor diferenciou os momentos de implantação do empreendimento e ressaltou a possibilidade de faseamento da LI, ao que o IBAMA recomendou a formalização de solicitação da LI para a fase 1 e a protocolização de documento atualizado e consolidado frente aos questionamentos do Parecer Técnico 235/2015 (evento 1, PROCADM13, p. 20).

Tais recomendações foram cumpridas pela ré Porto Pontal em março de 2015 (evento 1, PROCADM14, p. 18), quando apresentadas respostas ao Parecer Técnico 253/2015. Explicou-se o cronograma e o andamento da duplicação da PR-407, as condições da PR-412 e solicitou-se o faseamento do licenciamento, com especificação do fluxo de pessoas, insumos e materiais na fase de obras.

Foi realizada nova reunião com o IBAMA em 07/04/2015 (evento 1, PROCADM17, p. 23), oportunidade na qual esse instituto ressaltou que as principais dúvidas diziam respeito aos dados atualizados do faseamento da LI (dados de tráfego e capacidade das vias).

No Parecer Técnico 1565/2015-14 COPAH/IBAMA, datado de abril de 2015, foram analisadas as condicionantes da LP 376/2010 e os documentos relativos à solicitação de LI. Em relação ao acesso rodoviário, destacou-se que diante das informações apresentadas, constata-se que a PR-407 e a PR-412 passaram por processos de melhoria ao longo dos últimos anos, como, por exemplo, adequação nas alças do viaduto do entroncamento da PR 407 com a BR 277, implantação de passagens em nível para pedestres, redutores de velocidade, sinalização e iluminação (evento 1, PROCADM18, p. 7). A equipe avaliou não ter sido apresentado documento efetivamente comprobatório da viabilidade ambiental da Via Arterial 1 (evento 1, PROCADM18, p. 6).

Foram avaliados os novos estudos de trafegabilidade e sugeriu-se a realização de vistoria pelo IBAMA para verificação das melhorias que estão sendo realizadas na PR-407 e na PR-412, de maneira a ratificar as informações apresentadas. A condicionante foi considerada parcialmente atendida.

Em vistoria realizada pela equipe do IBAMA, em maio deste ano, nos locais destinados às instalações do terminal, em que observados inclusive os aspectos relacionados à melhora da malha viária, concluiu-se que a vistoria objeto do presente parecer propiciou melhor conhecimento, por parte desta equipe técnica, da área de futura instalação do empreendimento, bem como das melhorias que têm sido realizadas nas vias de acesso ao empreendimento que não estão sob licenciamento deste Ibama. No que tange ao posicionamento desta equipe sobre a instalação de estacas-prancha na extensão de aproximadamente 10m x 10m, entende-se que não há óbices, contanto que sejam seguidas as orientações contidas neste parecer. Como demandas específicas, originadas pela vistoria, solicita-se que o empreendedor apresente documentação comprobatória da responsabilidade assumida pela MELPORT em relação as famílias, estabelecimentos comerciais ou quaisquer outras edificações ao longo da alça de acesso, ou manifeste responsabilidade pelas mencionadas família e edificações (evento 1, OUT26).

Determinou-se, então, a elaboração de minuta de LI, constando como condicionante a revisão de avaliação técnica de operação deste empreendimento a partir da resolução da questão da trafegabilidade com conclusão da Via Arterial 1 (evento 1, PROCADM19, p. 14). A condicionante foi expressamente fixada nos itens 2.2, 2.7 e 2.9 da LI 1059/2015 (evento 1, PROCADM19, p. 19).

Após sucessivas reuniões, apresentação e análise de documentos complementares, relativos ao tráfego viário, condições de trafegabilidade e impacto estimado, entendeu o órgão ambiental licenciador que eram adequadas as condições de trafegabilidade durante o faseamento 1 de instalação do empreendimento. Estabeleceu-se limitação ao fluxo de caminhões/dia durante a baixa e a alta temporada e determinou-se a apresentação de cronograma para finalização de instalação da Via Arterial 1 quando da solicitação da LI para as fases 2 e 3.

Portanto, ao que parece, não foi ignorado o fato de que a implantação da Via Arterial 1 é indispensável para se considerar viável o próprio empreendimento portuário. Pelo contrário, ratificou o IBAMA a necessidade de comprovação de viabilidade da Via Arterial, à qual ficou vinculada a concessão da licença de instalação para as fases 2 e 3. É dizer, de acordo com esses documentos, as condicionantes iniciais parecem ter sido devidamente avaliadas pela autoridade ambiental, que as sopesou e as tomou em conta na eleição das novas condicionantes.

Assim sendo, a autorização dessa primeira fase da instalação encontra lastro, em princípio, nos pareceres técnicos já mencionados, elaborados a partir da análise dos estudos apresentados pelo empreendedor, logo estaria situada no âmbito da discricionariedade técnica inerente à atuação do IBAMA em situações desse jaez. Destaca-se, nesse particular, que a autorização guerreada foi conferida tão somente em relação à 1ª fase da licença de instalação.

De outro vértice, consoante se verifica do ofício 381/GS, de abril de 2013, do Governo do Estado do Paraná (evento 1, PROCADM8, p. 35), este anunciou seu interesse na construção da Via Arterial diante da importância estratégica para o Estado, assumindo o empreendimento e acordando, com fulcro na Lei Complementar 140/2011, o reinício do processo de licenciamento junto ao IAP.

A esse respeito, destacou a FUNAI, por ocasião da reunião realizada com a empreendedora Porto Pontal, com relação à Via Arterial 1, que deverá ser encaminhada a ela solicitação de emissão de termo de referência e que é necessária a sua manifestação para que o IAP emita as licenças (evento 1, PROCADM13, p. 5).

Como regra geral, a Lei Complementar 140/2011 mantém o critério adotado pela Resolução CONAMA 237/97, relativamente ao alcance dos impactos ambientais diretos do empreendimento, dependendo o estabelecimento das tipologias do regramento estabelecido por Comissão Tripartite Nacional e Conselhos Estaduais de Meio Ambiente (art. 18, § 3º, da LC 140/2011). Os órgãos ambientais estaduais, de acordo com esse regramento, possuem competência residual para licenciamento de atividades.

Assim, embora haja evidente interesse da FUNAI no acompanhamento do empreendimento, ao menos em sede de cognição precária, não há menção a que ele esteja inserto em terras indígenas demarcadas, a justificar o imediato (em sede liminar) deslocamento do licenciamento do IAP para o IBAMA, nos termos do artigo 7º, XIV, "c", da LC 140/2011.

Portanto, ressaltando-se, uma vez mais, a limitação da cognição ora exercida, haja vista o volume de documentos produzidos na esfera administrativa, não se identificam, de pronto, em relação a tais pontos, as irregularidades apontadas pelo autor.

Participação da FUNAI

Após a concessão e a renovação da LP, a FUNAI foi oficiada pelo IBAMA em março de 2014, oportunidade em que lhe foram solicitadas informações sobre o andamento dos estudos específicos do componente indígena, relacionados ao licenciamento ambiental do terminal portuário (evento 1, OUT5, p. 50 e PROCADM9, p. 7).

Em ofício datado de 15/08/2014, endereçado ao IBAMA, a FUNAI encaminhou termo de referência para orientar a elaboração do componente indígena (evento 1, PROCADM10, p. 17, 19-30). O plano

de trabalho foi apresentado em 15/10/2014 pela Porto Pontal (evento 1, PROCADM10, p. 36).

Em ofício datado de novembro de 2014 (evento 22, OFIC2), cujo destinatário era o IBAMA, a FUNAI esclarece ter recebido o plano de trabalho para a realização do componente indígena dos estudos de impacto do porto, que estava sob análise da Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental. Acrescentou, porém, o seguinte (grifei):

4. Cabe ressaltar, porém, a existência de uma estrada de acesso ao Porto, informada no Plano de Trabalho encaminhado pelo empreendedor como sendo a estrada estadual PR 407, que deverá ser ampliada e asfaltada para viabilizar sua operação, inferindo em impactos significativos à terra indígena Sambaqui (passando dentro da referida terra) e, potencialmente, a outras terras indígenas da região a serem verificadas junto à Diretoria de Proteção Territorial desta Fundação. No âmbito do licenciamento da rodovia PR-407, a Funai emitiu Termo de Referência em 2011 e os estudos não foram realizados, de modo que deverá ser emitido um novo Termo de Referência, contextualizado com os impactos sinérgicos do Porto.

5. Considerando a vinculação direta entre os empreendimentos estrada PR 407 e Porto Pontal do Paraná, esta diretoria considera que além da necessidade de regularização do componente indígena do licenciamento ambiental do Porto Pontal do Paraná, em andamento, é necessário que se realize Estudo de Impacto Ambiental, incluindo seu componente Indígena, para obter subsídios mais consubstanciados de modo a analisar os impactos do porto em sinergia com a estrada, possibilitando uma análise de viabilidade socioambiental dos empreendimentos de envergadura condizente com os impactos cumulativos sobre as terras indígenas afetadas.

6. Diante deste cenário, informaremos ao empreendedor que será necessária a regularização dos estudos de impacto ambiental de ambos os empreendimentos no que se refere ao componente indígena.

Em outro ofício, datado de 30/06/2015, cujo destinatário também era o IBAMA, afirmou a FUNAI (evento 22, OFIC3 - grifei):

Em 27 de janeiro de 2015 realizamos reunião na sede desta Fundação em que orientamos o empreendedor e equipe consultora para a realização de ajustes no Plano de Trabalho de realização dos estudos, e reforçamos a necessidade da realização de tais estudos para que a Funai pudesse se manifestar adequadamente acerca das licenças do empreendimento.

*Entretanto, há de se destacar que a Licença **Prévia** do empreendimento foi emitida, sem a devida manifestação desta Fundação. Para além disso, no dia 05 de maio de 2015 foi emitida a Licença de Instalação, também sem a solicitação de manifestação a esta Fundação conforme prevê a Portaria Interministerial 60/2015.*

Vale ainda ressaltar que, para subsidiar sua manifestação, a Funai deve realizar as devidas consultas aos povos indígenas conforme as regulamentações do componente indígena nos processos de licenciamento ambiental.

Desta forma, considerando a Portaria Interministerial 60/2015 e demais regulamentações vigentes, solicitamos informações a este Ibama, dos motivos desta Fundação não ter sido consultada quanto às licenças ambientais do empreendimento em tela. Nesse sentido, ressaltamos a importância da Funai ser considerada, segundo as normativas, neste processo de licenciamento ambiental, já que o empreendimento denominado Porto de Pontal do Paraná, afeta terras e comunidades indígenas, tal como a TI Ilha da Cotinha, que dista 3 km do empreendimento.

Diante dessa manifestação da FUNAI, conclui-se que o IBAMA sequer solicitou a participação dela no processo que ensejou a emissão da LI. Verifica-se das condições de validade da licença de instalação nº 1059/2015, ademais, que não há qualquer ressalva em relação à apresentação e conformidade do componente indígena ou anuência da FUNAI para operação do empreendimento (evento 1, PROCADM19, p. 17-19). Talvez por isso, o IBAMA propôs agora retificar a LI, de maneira a incluir uma condicionante sobre a necessidade de manifestação da FUNAI antes de qualquer intervenção na área do empreendimento (evento 20).

*Como é sabido, em junho de 2002 o Brasil ratificou, através do Decreto Legislativo nº 143, a **Convenção 169** da Organização Internacional do Trabalho (OIT), internalizada pelo Decreto nº*

5.051/2004. Essa Convenção, que reconhece como critério fundamental o elemento de autoidentificação e explicita procedimento de reconhecimento de povos indígenas e tribais, estabelece em seu artigo 6º:

Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão: a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente.

Ademais, os artigos 6º e 7º da Portaria Interministerial nº 60/2015 estabelecem que:

Art. 6º Após o recebimento dos estudos ambientais, o IBAMA, no prazo de trinta dias, no caso de EIA/RIMA, e de quinze dias, nos demais casos, solicitará manifestação dos órgãos e entidades envolvidos.

Art. 7º Os órgãos e entidades envolvidos no licenciamento ambiental deverão apresentar ao IBAMA manifestação conclusiva sobre o estudo ambiental exigido para o licenciamento, nos prazos de até noventa dias, no caso de EIA/RIMA, e de até trinta dias, nos demais casos, contado da data de recebimento da solicitação, considerando:

I - no caso da FUNAI, a avaliação dos impactos provocados pela atividade ou pelo empreendimento em terras indígenas e a apreciação da adequação das propostas de medidas de controle e de mitigação decorrentes desses impactos;

*Em que pese tenha o IBAMA apontado para a inaplicabilidade das Portarias Interministeriais 419/2011 e 60/2015 ao caso, eis que posteriores à data de emissão do termo de referência para o empreendimento em tela, haja vista o contido no art. 12 da primeira e no art. 14 da segunda, é certo que o regramento por elas estabelecido é válido ao menos como parâmetro de atuação, haja vista o que determina a **Convenção 169** da OIT: há obrigatoriedade de **consulta** aos povos indígenas diante de medidas que possam afetá-los diretamente. E o fato é que essa **consulta** não foi feita antes da emissão da LI.*

Em resumo, diante das informações da FUNAI, subscritas por seu Diretor (evento 22, OFIC3), no sentido de que a expedição da LI ocorreu à sua revelia, de modo que as comunidades indígenas afetadas não puderam ser consultadas, evidencia-se a verossimilhança das alegações do autor nesse particular: ilegalidade e lesividade do ato praticado em relação ao patrimônio cultural representado pelas comunidades indígenas afetadas pelo empreendimento (art. 5º, LXXIII, da CRFB).

Outrossim, a possibilidade de que o início das atividades de instalação do empreendimento venha a impactar a vida das comunidades indígenas que habitam o entorno da área é suficiente para configurar o periculum in mora, o que conduz ao deferimento da liminar.

Destaca-se, por fim, que essa decisão pode ser revista a qualquer tempo se alterados os pressupostos que a fundamentaram, seja pela superveniente dilação probatória, seja pela possibilidade de avaliação do feito sob cognição exauriente.

*Ante o exposto, defiro, em parte, o pedido liminar para suspender os efeitos da licença de instalação nº 1059/2015, outorgada à ré Porto Pontal pelo IBAMA, até que seja solicitada, nos autos do respectivo processo administrativo, a manifestação da FUNAI acerca das comunidades indígenas afetadas pelo empreendimento, observadas as disposições da **Convenção 169** da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e, em caráter subsidiário, as previsões da Portaria Interministerial 60/2015.*

Ficam os réus cientes de que eventual descumprimento dessa decisão ensejará a aplicação de multa de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), sem prejuízo de eventual responsabilização na esfera criminal e por improbidade administrativa.

Intimem-se.

Ciência ao Ministério Público Federal.

Citem-se os réus para apresentarem contestação no prazo de 20 (vinte) dias, oportunidade em que IBAMA, IAP e FUNAI deverão se manifestar expressamente sobre a atribuição para licenciamento ambiental da Via Arterial 1.

Acaso presente nas contestações alguma das hipóteses previstas nos artigos 325 a 327 do CPC, intime-se o autor para réplica.

Após, intemem-se as partes, a começar pelo autor, para que especifiquem, de forma fundamentada, no prazo sucessivo de cinco dias, as provas que pretendem produzir.

Havendo pedido de produção probatória, façam-se conclusos para despacho.

Não havendo pedido de produção de provas, colha-se o parecer do MPF e, em seguida, venham conclusos para sentença.

A parte agravante alega, em síntese, que: (a) houve e está havendo participação efetiva da FUNAI no processo de licenciamento ambiental do empreendimento, do qual a autarquia estava ciente desde seu início, inclusive por iniciativa da agravante; (b) instada a se manifestar no processo de licenciamento, a FUNAI forneceu Termo de Referência para elaboração do Componente Indígena, que resultou na elaboração, pela agravante, de Plano de Trabalho do Componente Indígena do Porto, realizado por empresa especializada, que foi debatido em reuniões com a FUNAI e revisado em alguns pontos, sendo gerada uma segunda versão do plano, apta a ser apresentada às comunidades indígenas; (c) o processo não tem sido mais ágil pelo déficit de servidores na FUNAI, tendo a agravante colocado a sua equipe à disposição da autarquia para a realização do trabalho de campo; (d) esses fatos demonstram que a agravante e a FUNAI estão dando plena continuidade ao estudo do Componente Indígena e não estão medindo esforços para respeitar os interesses das comunidades indígenas, do que se infere a inexistência do "fumus boni iuris" invocado para o deferimento da liminar agravada; (e) a Licença de Instalação não é uma simples autorização para que o agravante inicie imediatamente a obra, mas um ato administrativo complexo, em que se impõe a solicitação de diversas autorizações complementares para que se possa efetuar qualquer intervenção no local; (f) ao longo do licenciamento ambiental do Porto Pontal, que teve início em 2005, o empreendedor nunca deixou de atender as exigências, sempre seguiu todas as recomendações dos órgãos competentes e sempre agiu na mais estrita legalidade; (g) não há qualquer ilegalidade ou prejuízo em ser realizado o estudo do componente indígena, concomitantemente ao licenciamento no IBAMA, pois as emissões das licenças não ficam condicionadas às prévias manifestações dos órgãos envolvidos no licenciamento, consoante disposto no § 4º do art. 7º da Portaria Interministerial nº 60/2015; (h) a propositura desta ação popular é mais uma dentre as várias tentativas do autor, que é Presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas atividades portuárias (FENCCOVIB), que representa as principais classes de trabalhadores do setor portuário que atuam dentro dos Portos Públicos, de obstar a construção do terminal portuário do agravante, com o inequívoco objetivo de proteger interesses particulares, qual seja, evitar a concorrência comercial entre instalações portuárias e assegurar reserva de mercado aos trabalhadores portuários, em nítido desvio de finalidade e acionamento abusivo do Poder Judiciário.

Pede a parte agravante, então, o deferimento de efeito suspensivo ao agravo.

Relatado, decido.

Embora as alegações da parte agravante, entendo deva ser mantida a decisão agravada por estes fundamentos:

(a) o juízo de origem está próximo das partes e dos fatos, devendo ser prestigiada sua apreciação dos fatos da causa, não existindo nos autos situação que justificasse alteração do que foi decidido;

(b) a decisão agravada está suficientemente fundamentada, neste momento parecendo a este relator que aquele entendimento deva ser mantido porque bem equacionou, em juízo sumário próprio das liminares, as questões controvertidas;

(c) no julgamento da apelação interposta na Ação Popular anterior (5000550-92.2014.404.7008), que tratou do licenciamento prévio do empreendimento, ocorrido na sessão do dia 05 deste mês de novembro, a 4ª Turma deste Tribunal concluiu que havia a necessidade da efetiva participação a FUNAI no processo de licenciamento ambiental, e que, no caso, tal participação somente se tornou concreta em decorrência de intervenção judicial. De fato, restou consignado no voto condutor do acórdão o seguinte:

(...)

Em cumprimento a esta ordem [a medida liminar deferida em agravo de instrumento], a FUNAI apresentou Termo de Referência tendo por finalidade orientar a elaboração do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) (evento 105). O Porto Pontal, por sua vez, protocolou junto à FUNAI Plano de Trabalho para realização do Estudo do Componente Indígena para, posteriormente, realizar as eventuais medidas compensatórias e mitigatórias em caso de impacto com a implantação do empreendimento (evento 106).

*Assim, não se pode ignorar que (a) a FUNAI realmente não estava atuando no processo de licenciamento; (b) a licença **prévia** foi concedida sem manifestação conclusiva daquele órgão sobre os impactos do empreendimento às comunidades indígenas próximas; (c) no julgamento do agravo de instrumento por esta Turma foi determinado à FUNAI que se manifestasse no processo administrativo; (d) e somente a partir de então é que o órgão apresentou o Termo de Referência para realização do estudo do componente indígena.*

*Por essas razões, impõe-se reconhecer a necessidade de participação da FUNAI no processo de licenciamento, o que não significa que a licença **prévia** seja nula, pois, é possível que tal irregularidade seja sanada e que a falta seja suprida no curso do licenciamento, como parece estar acontecendo, considerando que a licença **prévia** constitui apenas a etapa inicial daquele processo.*

Portanto, até em respeito à autoridade da decisão judicial anterior, está correto o juízo de origem em zelar por que a FUNAI acompanhe o processo de licenciamento, cumprindo suas obrigações institucionais, de forma a se resolver adequadamente o componente indígena do processo de licenciamento ambiental do empreendimento.

Ante o exposto, **indefiro o pedido de atribuição de efeito suspensivo ao recurso.**

Intimem-se as partes, inclusive a parte agravada para contrarrazões.

Após, **venham conclusos para julgamento.**

Porto Alegre, 20 de novembro de 2015.

Desembargador Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR
Relator

Documento eletrônico assinado por **Desembargador Federal CÂNDIDO ALFREDO SILVA LEAL JUNIOR, Relator**, 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.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **7993857v20** e, se solicitado, do código CRC **D84CEE87**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a):

Cândido Alfredo Silva Leal Junior

Data e Hora:

20/11/2015 21:29
