

PARECER TÉCNICO

Empreendedor: CIA. VALE DO RIO DOCE – CVRD (EX-MIN. SOCOIMEX)					
Empreendimento: Transporte Ferroviário		DN	Código	Classe	Porte
Atividade: Transporte Ferroviário		74/2004	-	-	-
CNPJ: 33.592.510/0433-92					
Endereço: R. Sapucaí, 383 – Bairro Floresta					
Município: BELO HORIZONTE/MG					
Consultoria Ambiental:					
Referência: AUTO DE INFRAÇÃO Nº 000154/2004		Infração: Gravíssima			

RESUMO

No dia 20-02-2004, às 06h24min, ocorreu um acidente ferroviário sem vítimas com a locomotiva Nº 1112, modelo DASH 9, no Km 34+417 do Ramal de Costa Lacerda à Capitão Eduardo – Ferrovia Vitória/Minas, município de Barão de Cocais/MG, na proximidade da mina de Gongo-Soco.

Segundo informações da coordenação da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, responsável pelo empreendimento, em decorrência do acidente ocorreu um vazamento de cerca de 3200 Litros de Óleo Diesel – ONU 1202 – do tanque da locomotiva. Deste total, aproximadamente 1200 litros escorreram por uma canaleta de drenagem pluvial e atingiu o córrego Gongo Velho, efluente do Rio São João e cerca de 2000 litros ficaram retidos no solo. Não havia composição acoplada à locomotiva, sendo que o motivo do acidente ainda estava sendo apurado.

Na vistoria efetuada pela FEAM ao local, conforme Relatório nº 005279/2004 foi constatado que a CVRD estava fazendo a remediação do local do acidente, retirando o solo contaminado com óleo diesel e acondicionando em tambores de 200 litros. Foi informado que os tambores contendo solo contaminado seriam enviados para o pátio de armazenamento temporário de resíduos e, posteriormente serão incinerados na empresa Holcim localizada em Pedro Leopoldo.

A jusante do local do acidente, no final da canaleta de drenagem, foi implantado um sistema de contenção/separação de óleo constituído por sifão e barreira absorvente.

Não houve mortandade de peixes em decorrência do derramamento de diesel no curso d'água.

No dia do acidente – 20/02/2004, o sistema de captação de água da COPASA no rio São João foi paralisado no horário de 10 às 17 horas, por medida preventiva. A COPASA optou por reiniciar a adução às 11:15 do dia seguinte, alegando que os outros sistemas poderiam suprir a demanda da cidade.

Autor: Luiz Filipe Venturi Vianna – MASP 1158495-0 Analista Ambiental	Assinatura: Data: ____/____/____
De Acordo: Angelina Maria Lanna de Moraes – MASP 1043736-6 Analista Ambiental	Assinatura: Data: ____/____/____
Visto: Zuleika Stela Chiacchio Torquetti Diretora de Qualidade e Gestão Ambiental	Assinatura: Data: ____/____/____

Devido ao período chuvoso, os cursos d'água apresentavam volume acima do normal, o que facilitou a diluição/dispersão do óleo derramado.

Houve a supressão de parte da vegetação rasteira 'capim' devido à abertura de uma estrada de acesso ao local do acidente, às margens da ferrovia.

Em função do acidente supracitado, foi lavrado pela FEAM no dia 11/03/2004 o Auto de Infração N° 000154/2004, onde se constatou as seguintes irregularidades: "Causar poluição ou degradação ambiental de qualquer natureza que resulte ou possa resultar em dano à saúde humana, aos recursos hídricos, às espécies vegetais e animais, aos ecossistemas e habitats ou patrimônio natural ou cultural, decorrente do tombamento de locomotiva da ferrovia Vitória Minas, próximo à mina de Gongo Soco, no município de Barão de Cocais, com vazamento de óleo diesel, causando contaminação do solo e do córrego Gongo Velho, afluente do rio São João".

Foi apresentada pela Companhia Vale do Rio Doce, no dia 07/04/2004, uma Defesa Administrativa referente ao respectivo Auto de Infração, alegando que "...bem ao contrário do que consta do campo descritivo da irregularidade no âmbito do próprio AI n° 154/2004, não houve comprometimento significativo dos corpos hídricos e do solo na área do acidente, inexistindo, *ipso facto*, qualquer sorte de degradação ambiental que pudesse subsumir-se precisamente à definição insculpida no art. 2° da Lei n° 7.772, de 08.09.1980. Por tal modo, não ocorreram quaisquer prejuízos à saúde ou ao bem-estar da população, de resto não se podendo falar no surgimento de condições adversas às atividades sociais e econômicas, nem tampouco **em danos relevantes** de qualquer espécie à flora, à fauna ou a outro recurso natural, mesmo que às coleções hídricas. Além disso, não foram atingidos quaisquer acervos históricos, culturais ou paisagísticos, sendo certo que o efeito ambiental então identificado se afigura como pouco expressivo, sem o caráter de anormalidade ou relevância que pudesse induzir à caracterização legal e regulamentar do episódio como evento poluidor ou degradador dos ecossistemas existentes na região".

A empresa alega ainda em sua defesa:

- "Impende considerar que a legislação ambiental brasileira, ao estabelecer e vincular *padrões de emissão e de qualidade*, incorpora de maneira inquestionável o denominado *princípio do limite de tolerabilidade* como índice objetivo de configuração da certeza e da existência do dano, implicando indiretamente o reconhecimento de que nem todo fato atentatório aos recursos ambientais causa necessariamente um prejuízo ou lesão efetiva ao meio ambiente."

- "... Assim, nenhuma ocorrência ambiental pode ser *a priori* considerada como poluidora ou degradadora sem que antes se verifique a presença dos diversos fatores naturais que se interagem na atenuação, mitigação ou estabilização dos efeitos possíveis sobre a saúde humana, a fauna e a flora".

- "Merece registro, neste contexto, o fato de que, in casu, a par da completa remoção do solo impregnado do local, as intensas chuvas havidas na região, levando ao aumento da vazão dos corpos d'água afetados pelo acidente, concorreram de forma decisiva para a dispersão e a diluição do óleo vertido, evitando qualquer resultado ou consequência lesiva ao meio ambiente, o que se demonstra pela ausência de mortandade de peixes, bem como pelo resultado dos ensaios produzidos pelo laboratório do CETEC (doc. anexo), no qual as três amostras de água coletadas no rio São João evidenciaram a presença de óleos e graxas e hidrocarbonetos, **porém abaixo dos índices de detecção dos métodos de referencia usuais utilizados**".

- “Na hipótese em exame, a inexistência de degradação ambiental demonstra à sociedade que o acontecimento objeto da autuação não reúne densidade suficiente, nem *significância* ou magnitude para caracterizar a irregularidade ora impugnada, uma vez que – pelas específicas circunstâncias do caso – nem sequer ameaçaram lesar o bem jurídico tutelado, qual seja a incolumidade dos ambientes em que se desenvolvem as atividades da empresa, não sendo, pois, razoável proceder-se à autuação da CVRD, por ser evidentemente insensato impingir-lhe qualquer sorte de punição sem que nenhum dano ambiental efetivo tenha sido concretamente verificado. Desse modo, para que se possa evidenciar o quão ilegítima foi, *in casu* a lavratura do Auto de Infração em referência, há que se considerar não só o *princípio da insignificância*, como também o princípio da razoabilidade, o qual foi expressamente acolhido pelo ordenamento jurídico brasileiro no art. 2º, parágrafo único, inciso VI da Lei Federal nº 9.784, de 29.01.1999, bem assim, em Minas Gerais, no art. 2º da Lei nº 14.184, de 31.01.2002.”

Em decorrência do acidente, ressalta-se que a empresa:

- tomou as medidas emergenciais de imediato;
- encaminhou o solo contaminado para uma destinação adequada – co-processamento na Holcim (Brasil) S.A., em Pedro Leopoldo;
- informou aos órgãos competentes o ocorrido;
- fez análises com o intuito de verificar o grau de contaminação da água utilizada pela COPASA para abastecimento público, sendo que as três amostras apresentam os índices de óleos e graxas inferiores a 1 mg/l, assim como as análises de hidrocarbonetos;
- realizou a recomposição da vegetação atingida.

Pelo exposto, sob o ponto de vista técnico, o acidente ocorreu, embora de pouca magnitude, não descaracterizando o Auto de Infração lavrado. As alegações da empresa apresentam argumentações jurídicas e atenuantes que devem ser avaliadas pela Procuradoria da FEAM, para a aplicação da penalidade cabível.