

Item 01 – Cópia integral do inquérito civil público 1.340040009402012/77 para apurar as condições de segurança da malha ferroviária operada pela ALL nos trechos que cortam Campinas, Hortolândia e Sumaré.

Item 02 – Cópia integral do inquérito civil público 1.34000400141-52013/50 para apurar ocupações irregulares nas áreas públicas ferroviárias federais da região de Campinas.

Item 03 – Cópia integral do Inquérito Civil Público 1.340040012112014/8 para apurar a ausência de providências do Poder Público Municipal para a regularização de passagens em nível ferroviária.

Item 04 – Cópia integral do inquérito Civil Público 1.34.004.00068/2013-48 para promover a regularização fundiária do assentamento de localização entre os quilômetros 24 mais 712, 24 mais 802 do bairro da Nova Vinhedo em Vinhedo.

Item 05 – Cópia integral do Inquérito Civil Público 1.34.004.000440/2014-05 para promover a regularização fundiária dos assentamentos localizados nos bairros São Judas Tadeu em Sumaré em virtude de possíveis ações de reintegração de posse a serem ajuizadas pela ALL.

Eu, de antemão, agradeço ao doutor Aureo por nos enviar todo esse material e também fazer um breve relato. Ao longo dos anos, após a concessão das malhas ferroviárias no Brasil, o estado de São Paulo passou a ter um grande volume de acidentes, incidentes, com respeito aos trens de carga, a malha ferroviária no estado de São Paulo.

Em função disso, nasce essa comissão parlamentar de inquérito no intuito, primeiro, de poder averiguar efetivamente desde a concessão feita no governo Fernando Henrique até os dias de hoje, o que tem sido feito, se esse contrato de concessão está sendo cumprido e mais efetivamente, os acidentes envolvendo esses trens de carga no Estado de São Paulo.

Como, por exemplo, em novembro de 2013, na cidade de São José do Rio Preto, um descarrilamento matando oito pessoas, Americana que o senhor conhece bem ali na nossa região também em 2010, matando dez pessoas e dezessete ficaram feridas através de um ônibus que foi atropelado nesse acidente dentro da cidade de Americana.

Em 13 de abril de 2015 um trem carregado de soja descarrilou na área central da cidade de Americana, a composição saiu dos trilhos, danificando a passagem.

Cidade de Cubatão, em 2014, causou um derramamento de pelo menos oito mil litros de óleo do sistema de drenagem de águas pluviais em Cubatão.

Cidade de São Roque também, o incidente originou com um descarrilamento de um trem que transportava açúcar em novembro de 2014, numa área administrada pela ALL.

Cidade de Sumaré, uma senhora de 44 anos foi uma vítima fatal em 2014, atingida por uma composição.

Cidade de Matão, o incidente ocorreu em uma área de difícil acesso, parte da carga do açúcar também ficou espalhada pelo local.

Cidade de Valparaíso, a cidade de Botucatu, o trem era composto por trinta e sete vagões, três locomotivas, enfim.

Cidade de Bauru, dois acidentes os dois ano de 2011.

Na serra do mar também tivemos um acidente gravíssimo com setenta e nove vagões carregados com milho e açúcar que estava estacionado, aguardando licenciamento, perdeu o freio, percorreu aproximadamente seis quilômetros até colidir com outro trem da MRS, que aguardava licença nas proximidades da estação Gaspar Ribeiro.

A cidade de Lençóis Paulistas, a cidade de Guataparará, a cidade de Jales onde houve um descarrilamento também nesse ano em Jales, alguns vagões saíram do trilho.

Cidade de Meridiano, tivemos também um descarrilamento.

Cidade de Jaguariúna, aqui também próximo a nossa região.

Cidade de Catanduva, a cidade de Lorena, a cidade de Guaringuetá a cidade de Aparecida e muitas outras aí que estão e nós vamos desenrolar dessa CPI e poder ter conhecimento.

Então de praxe, eu novamente agradeço a presença de Vossa Excelência, aceitando esse convite nosso, o senhor tem quinze, vintém vinte e cinco, trinta minutos para poder falar um pouquinho de tudo aquilo, o trabalho realizado nessa questão de acidentes ferroviários no estado de São Paulo, que é objeto desta comissão parlamentar de inquérito.

Obrigado, a palavra é do senhor. Primeiro momento o senhor fala, depois volta a palavra aos parlamentares para aqueles que quiserem aí poder, trabalhar, usar a experiência que o senhor tem nessa área, ser útil aqui as perguntas que os nobres parlamentares farão a Vossa Excelência. A palavra do senhor.

**O SR. AUREO MARCUS MAKIYAMA LOPES** – Obrigado, Excelência. Primeiramente agradecer a Assembleia, comissão pelo convite, espero poder contribuir, esclarecer. A partir da minha experiência e acho que é importante colocar um elemento que é a limitação da experiência de um procurador da república, um promotor federal, que atua numa região específica então, não acompanho a história, que sabemos que é bem longa da ferrovia, não posso falar nada muito para depois de cinco anos para trás, seis anos o tempo no qual tenho lidado com essa questão e especificamente na região de Campinas, particularmente, temos lidado bastante com os municípios de Campinas, Sumaré, Hortolândia, embora tenhamos outros municípios como Jaguariúna, na subsessão, Americana próximo, ao lado, então acho que isso é importante colocar que essa é a restrição da experiência, não tenho uma visão geral do estado, acho que alguns órgãos lidam com essa questão no estado inteiro, mas a gente tem uma experiência específica, localizada, eu acho que é importante contextualizar isso de início.

Essa questão começou há mais de cinco anos, a gente tem acompanhado essa situação e a primeira questão que foi identificada e nós temos tido sempre um contato muito próximo com o representante técnico da Agência Nacional de Transportes Terrestres, o fiscal, senhor Nelson Marino, que tem trazido sempre referências técnicas, das quais nos baseamos porque a formação nossa é jurídica, não é formação na área ferroviária e aí a primeira questão identificada como crítica, porque de fato como uma promotória que atua em várias áreas a gente não tem condição de trabalhar com tudo, a situação mais crítica identificada foram o que eles chamam de passagem de nível irregular, ou seja, tem a linha férrea e porque essa linha férrea passa em áreas urbanas, áreas de trânsito de pedestres ou de veículos, as pessoas acabam, cruzamento também, pronto, esse aí.

Essas passagens acabam sendo feitas sem as adequações técnicas, sejam rodoviárias, por parte do município, seja na linha férrea por parte da ALL e quando nós começamos esse inquérito civil há alguns anos, essa era a situação identificada.

Na época, se não me falha a memória, por volta de quatorze desses cruzamentos ou passagens em nível, foram identificados como críticos para a segurança das pessoas,

dos transeuntes, alguns talvez com acidentes ocorridos, outros não. A gente tentou fazer um levantamento dos dados dos acidentes, foi relativamente difícil para consolidar as informações, algumas vão estar no SUS, outras na Polícia Civil, etc., é uma compilação de dados que não é simples, mas o trabalho que está sendo desenvolvido desde então é um trabalho de tentar buscar a adequação dessas passagens de nível.

O Ministério Público Federal não é um órgão ferroviário, vejam, é um órgão de controle suplementar que atua complementarmente as responsabilidades do município, da União, da ANTT que é a fiscalizadora específica desse serviço, mas a gente tem feito esse trabalho porque está de acordo com as atribuições e tem focado principalmente num controle e numa cobrança da implementação dessas medidas de segurança.

Num primeiro momento são essas de passagens de nível. Havia num primeiro passo a discussão do padrão, não havia hem mesmo muito consenso sobre qual seria o padrão de isolamento, uma das grandes questões. O que nos foi explicado é que se não for feito o isolamento adequado que vai em conjunto com essa passagem de nível, as pessoas não vão utilizar a passagem e é apenas um dinheiro gasto sem resultado.

Foi feita uma discussão. Desde o início essas reuniões combinavam a presença da ALL, da Agência Nacional de Transportes Terrestres e dos municípios onde foram identificadas essas passagens com maior gravidade e risco, Campinas, Hortolândia e Sumaré.

Foram feitas essas discussões até se chegar a um consenso técnico dos presentes do que seriam os padrões adequados para o município para a ALL e de acordo com o critério de quem avalia isso no final das contas que é a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

A partir desse momento, chegou-se a um acordo sobre como se faz esse isolamento, outra discussão, acho que é importante trazer isso para os senhores, foi a discussão de custos. Não havia um acordo sobre quem são os responsáveis pelos custos. Basicamente uma discussão entre municípios pela questão do território e a ALL como concessionária.

Nós discutimos e a partir de algumas observações, acabamos tratando essas reuniões numa corresponsabilidade, existem responsabilidades de adequação do município a serem feitas, principalmente no entorno do cruzamento e responsabilidades, evidentemente da concessionária para fazer. De um modo geral, vamos dizer que os custos sejam compartilhados.

Isso superou um entrave que parecer ser muito comum em casos onde isso não se regulariza, que é uma discussão de que só um é o responsável e há uma discussão de quem vem primeiro, a linha férrea, o município e muitas vezes essa discussão jurídica acaba atravancando medidas de execução e de efetividade da proteção do uso dessa localidade.

A partir desse estabelecimento que ainda está em discussão, porque falta um quadro normativo e jurisprudência mais segura para dizer exatamente quem deveria.

Em alguns casos não houve essa discussão extrajudicial como ocorreu lá em Campinas. Foram realizadas ações civis públicas pelo Ministério Público e eventualmente houve a condenação pelo judiciário para que a concessionária arcasse integralmente.

Então é uma questão em aberto, mas extrajudicialmente a situação tem no nosso caso de Campinas, a experiência tem funcionado consensualmente entre as partes.

A partir dessa questão, do projeto feito, custos em acordo, começaram as execuções das obras, há praticamente mais de dois anos. Há sempre alguns revezes.

Tivemos revezes na descontinuidade quando se trocam os representantes dos municípios, muitas vezes perde a memória da obra, interrompe, atrasa, etc., nesse tempo antes da execução, ainda no começo, nós fizemos pelo menos uma recomendação à Prefeitura de Campinas porque havia certo atraso nas obrigações, informando de uma possível responsabilização judicial e fizemos uma ação civil pública de responsabilidade da ALL e do município de Sumaré por uma morte ocorrida, talvez seja essa informada pelo deputado na leitura desse relatório inicial.

A ideia é, se tem um padrão técnico identificado, os locais onde essas obras devem ser feitas e elas não foram feitas por algum motivo e geraram danos a pessoas que transitam naquela região, se a parte não adotou todas as providências que era de responsabilidade dela, há uma responsabilidade civil e é isso que tem sido o padrão que a gente tem cobrado. Existe a identificação do que deve ser feito. Não fez, a ação civil pública, caso seja identificada alguma responsabilidade no atraso das providências.

A partir dessas medidas também as obras andaram. A gente tem agora duas reuniões marcadas, uma para o dia 20 de agosto sobre as ocupações, assunto que eu falo logo em seguida e a outra é para o dia 23 de setembro que talvez nessa, se tudo der certo, a gente já vai ter uma prestação de contas dos termos de ajuste assinados nos quais esses pontos críticos identificados na época, talvez tenham sido corrigidos pelas partes investigadas no inquérito.

No decorrer dessas obras, surgiram outras questões. Qual é a outra questão relacionada a isso? Além dessa passagem em locais, vários acidentes têm esse tipo de característica, outros como descarrilamento, esse tipo de situação nós não tivemos nenhuma experiência na região. Mas quando a pessoa passa na linha, como é caso de Americana, bem grave, também parece que foi nesse se sentido.

Além desses casos, outras situações identificadas foram as ocupações às margens muito próximas da linha ferroviária, ou seja, essa é uma situação de risco evidente, porque no caso de um acidente que pode ocorrer, isso pode gerar danos fatais muito graves. Existe um grande número de ocupações e essa situação, pela complexidade, pela atenção dessas passagens de nível, foi deixado para um segundo momento que é esse inquérito instaurado agora a menos tempo.

A discussão das ocupações, qual é o estágio atual? Requisitamos da ALL e dos municípios que batessem os dados dos cadastros, dos levantamentos que cada um deles tem sobre as ocupações à beira da linha férrea.

Fizemos também, pedimos também uma identificação de grau de risco que foi trazida, ou seja, para essas ocupações, mas há identificação de risco alto, médio e baixo para se colocar um cronograma de providências, principalmente para os casos mais graves de ocupação.

Essas informações vieram e a próxima reunião será exatamente sobre isso. Para discutir com os órgãos federais, municipais quais são as providências para essa desocupação.

Existem ações judiciais. O Judiciário normalmente, a gente inclusive se manifesta nos pareceres e nas ações. Existem ações propostas pela ALL para desocupação dessas áreas, mas são áreas coletivas, elas demandam providências. Principalmente até porque o tempo se passou, muitas vezes e desses casos demanda-se que haja uma alternativa para essas pessoas para que elas sejam relocadas.

De qualquer modo, a gente entende que se o grau de risco é alto, isso deve ser feito rapidamente, esse é o posicionamento que a gente vai ter nos processos judiciais