



# JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

PROCESSO Nº. 0011649-60.2011.403.6109

PARTE AUTORA: **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**

PARTE RÉ: **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT E OUTRO**

## DECISÃO

Trata-se de ação civil pública, com pedido de antecipação dos efeitos da tutela, movida pelo **Ministério Público Federal (MPF)** em face da **Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)** e da empresa **América Latina Logística Malha Paulista S.A. (ALL)**, objetivando a suspensão dos efeitos do Termo Aditivo nº. 01, firmado entre as requeridas.

Narra o Ministério Público Federal que instaurou o inquérito civil nº. 1.34.008.000362/2007-71/2009-19, visando apurar eventual destruição e comercialização de ativos operacionais ferroviários pertencentes à União, figurando como uma das investigadas a requerida **ALL**, a partir de uma denúncia de que oitocentos vagões inteiros, nos quais constaria a inscrição “a devolver”, estariam sendo retalhados e destinados por essa requerida. Esclarece que a ALL assumiu, no final de 2006, o controle da empresa FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S/A, a qual firmara anteriormente contrato de concessão com a União, para a exploração e desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de carga na Malha Paulista. Essa mesma empresa firmara, ainda, contrato de arrendamento de bens vinculados a prestação desse serviço, agora com a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), sendo que a ALL, ao assumir o controle da FERROBAN, passou a ser a atual concessionária do mencionado serviço, e arrendatária dos bens outrora pertencentes à RFFSA. Cita a criação, por intermédio da Lei 10.233/2001, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Afirma que, com a extinção da RFFSA, por força da Lei 11.483/2007, os bens operacionais móveis e imóveis que lhe pertenciam passaram à titularidade do DNIT. Narra ter tomado conhecimento, em 18/11/2011, de um Termo de Aditivo nº. 01 ao Contrato de Arrendamento, firmado entre a ALL e a ANTT, pelo qual promoveu-se a substituição de 2.375 vagões pertencentes ao DNIT por 1.116 vagões oferecidos pela ALL. Esclarece que, no



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

decorrer de suas investigações, obteve do DNIT a informação de que não foi consultado previamente a respeito desse termo de aditamento, manifestando expressamente sua discordância à ANTT, a qual, instada, defendeu a legalidade do termo, ficando-se num Termo de Cooperação Técnica firmado entre ANTT e DNIT. Segue narrando que a ANTT admitiu não ter havido condições de inspecionar as condições de cada um dos vagões substituídos. Alega a nulidade desse termo aditivo, o qual deveria, para ter validade, ter sido firmado pelo DNIT, na condição de sucessor da RFFSA. Afirma que o Acordo de Cooperação Técnica firmado entre ANTT e DNIT não autoriza a primeira a permitir a substituição de vagões pertencentes ao DNIT, mas, apenas, autorizar a substituição de bens, pelo arrendatário, nas hipóteses de avaria ou destruição, o que não é o caso que se discute nos autos. Aduz, ainda, que a nulidade do termo se apresenta pelo fato de não terem sido inspecionados os vagões a serem substituídos, de forma a verificar seu atual estado de conservação, capacidade de carga e outros dados. Quanto aos vagões oferecidos pela ALL em substituição, afirma que são eles objeto de contrato de arrendamento mercantil, razão pela qual os vagões não lhe pertencem, não tendo sido previsto no termo aditivo sequer a possibilidade de responsabilização da arrendatária, caso não exerça sua opção de compra no contrato de arrendamento mercantil. Além disso, deveria ser exigida, pelas peculiaridades do caso, uma caução idônea à ALL. Acrescenta que à ALL foi autorizado, pelo termo aditivo impugnado, dar aos vagões substituídos a destinação que lhe convier. Afirma que o número de disposições contidas no Termo Aditivo nº. 01 é incompatível com a complexidade da operação que materializa, dentre elas a de que a substituição de vagões em nada interfere com a obrigação de proceder ao pagamento pelo arrendamento. Afirma sua legitimidade ativa, e a competência da Justiça Federal, Subseção de Piracicaba, para conhecer do feito, nos termos do art. 2º. da Lei 7.347/85. Requer a concessão de tutela antecipada, afirmando que a urgência da medida se justifica pelo fato de ter sido previsto no Termo Aditivo nº. 01, firmado em 28/10/2011, o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para que seja dada destinação, pela ALL, aos vagões substituídos. Por essa razão, requer que o pedido de antecipação de tutela seja apreciado sem observância do previsto no art. 2º da Lei 8.437/92, dentre outros motivos, pela irreversibilidade da situação de fato, consistente na destinação dos vagões, caso a tutela final não seja, desde já, antecipada. Juntou documentos (fls. 34-556 e 560-561).

### **É o relatório. Decido.**

O instituto da antecipação dos efeitos da tutela, previsto no artigo 273 do CPC admite que o juiz, convencido da verossimilhança da alegação e diante de prova inequívoca, a conceda, desde que caracterizada pelo menos uma das



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

situações previstas nos itens I e II do citado artigo, consistentes na existência de fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação ou, ainda, quando fique caracterizado o abuso de direito de defesa ou o manifesto propósito protelatório do réu.

Nas hipóteses em que a ação civil pública seja movida em face de pessoa jurídica de direito público, prevê o art. 2º da Lei 8.437/92, contudo, que a liminar porventura requerida somente será deferida, se for o caso, após audiência prévia dessa pessoa jurídica.

No caso em tela, a providência acima destacada não será observada, tal como já decidiu o Superior Tribunal de Justiça ser possível, desde que devidamente fundamentada pelo Juízo, como expresso no seguinte precedente:

RECURSO ESPECIAL. AUDIÊNCIA PRÉVIA. PESSOA JURÍDICA DE DIREITO PÚBLICO. LIMINAR. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ART. 2º DA LEI N.º 8.437/92. PRINCÍPIO DA EVENTUALIDADE. PRINCÍPIO DA IMPUGNAÇÃO ESPECÍFICA. MITIGAÇÃO. PODER GERAL DE CAUTELA.

1. A medida liminar foi requerida em ação civil pública, em face do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, quando ainda tramitava o processo perante a justiça estadual, ocasião na qual a autarquia federal, após ser devidamente intimada, nos termos do art. 2º da Lei n.º 8.437/92, preferiu manifestar-se apenas sobre a incompetência absoluta daquele juízo.

2. À luz dos princípios da eventualidade e da impugnação específica, informadores do sistema processual brasileiro, o recorrente não suscitou toda a matéria de defesa, disponível no momento em que foi chamado a manifestar-se nos autos, deixando de impugnar os fatos alegados pelo autor, que serviram de fundamento para a concessão da cautelar, acarretando a preclusão consumativa do direito processual que lhe foi outorgado, por força do art. 2º da Lei n.º 8.437/92. Precedentes.

**3. O Superior Tribunal de Justiça tem flexibilizado o disposto no art. 2º da Lei n.º 8.437/92 a fim de impedir que a aparente rigidez de seu enunciado normativo obste a eficiência do poder geral de cautela do Judiciário. Precedentes.**

4. Recurso especial não provido.

(RESP 1130031 - Relator(a) CASTRO MEIRA - SEGUNDA TURMA - DJE DATA:03/08/2010 - negritei).

Com efeito, a proibição de concessão de liminares ou antecipações de tutela tem que ser compatibilizada com o direito fundamental à inafastabilidade da jurisdição (art. 5º, XXXV, da Constituição Federal). A interpretação do art. 2º da Lei



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

8.437/92 deve ser conforme ao texto constitucional, no sentido de ser dispensada a prévia oitiva da pessoa jurídica de direito público quando isso equivalha à negação do Poder Judiciário em apreciar pedido que vise a obstar lesão ou ameaça a direito.

Na hipótese dos autos, o Termo Aditivo nº. 01 ao Contrato de Arrendamento nº. 047/98, que busca o MPF suspender em sede de antecipação de tutela, foi firmado em 28/10/2011, entre as requeridas ANTT e ALL (fls. 128-130). Nele está previsto o prazo de 180 dias para que a ALL retire “da malha arrendada, o material rodante substituído”, e para que comunique à ANTT sobre a destinação desse material (cláusula 1.5, f. 130). Ademais, desde a data da assinatura do termo os vagões substituídos passaram a ser considerados, pela requerida ANTT, como desincorporados do patrimônio público, autorizando-se a ALL a lhes dar “a destinação que melhor lhe convier” (cláusula 1.3, fls. 129-130).

Pois bem, o prazo de 180 dias, acima mencionado, encontra-se em curso, a vencer no mês de abril de 2012, Nesse ínterim, a requerida ALL, até para poder cumprir o referido termo aditivo, poderá adotar todas e quaisquer iniciativas em face dos vagões substituídos, os quais, ainda que não seja dito expressamente no termo aditivo, passaram a lhe pertencer de fato.

Considerando a proximidade do recesso forense (que se inicia amanhã), a decisão a ser proferida nestes autos, após o cumprimento da intimação, decurso do prazo e posterior manifestação da ANTT demandará, na melhor das hipóteses, ao menos mais trinta dias, tempo durante o qual os danos mencionados pelo MPF continuaram a ocorrer.

Por tais motivos, a análise do pedido de antecipação de tutela, neste momento processual, se revela imprescindível, sob pena de se tornar imprestável sua análise futura, dado o risco de perda da utilidade desse pedido.

Quanto aos requisitos para a concessão da tutela antecipada, verifico-os presentes.

Conforme consta da documentação acostada aos autos, a União, em 30/12/1998, concedeu à FERROBAN a concessão do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Paulista, conforme contrato de concessão de fls. 37-60. Na senda da concessão desse serviço público, a então RFFSA, na mesma data, arrendou à FERROBAN, por meio do contrato de fls. 61-71, bens operacionais que lhe pertenciam, arrendamento esse que ficou expressamente vinculado ao contrato de concessão supra mencionado.



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

Por outro lado, por força da Lei 10.233/2001, foram criadas a ANTT e o DNIT. Essa lei previu algumas atribuições gerais cometidas à ANTT (art. 24), bem como atribuições específicas pertinentes ao transporte ferroviário (art. 25), dentre estas a de

- a) “administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei...” (inciso II); e
- b) “fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados” (inciso IV).

Ao DNIT a mesma Lei 10.233/2001 cometeu diversas outras atribuições, as quais foram substancialmente aumentadas pela Lei 11.483/2007. Dentre as novas atribuições previstas por esta lei estão a de

- a) “exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos” (art. 82, inciso XVII);
- b) “implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento” (inciso XVIII); e
- c) “propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento” (inciso XIX).

Além disso, o § 4º do art. 82 da Lei 10.233/2001, também acrescentado pela Lei 11.483/2007, previu que

O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do caput deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do caput do art. 25 desta Lei.

Da evolução legislativa do tema, tem-se que, pela redação original da Lei 10.233/2001, a administração dos contratos de arrendamento de ferrovias e a fiscalização da manutenção e reposição de ativos ferroviários arrendados competia apenas à ANTT. Posteriormente, com a edição da Lei 11.483/2007, essa responsabilidade passou a ser exercida de forma concorrente com o DNIT.

Essa alteração promovida na Lei 10.233/2011 guarda correspondência lógica com o fato de que a Lei 11.483/2007 determinou, expressamente, a



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

transferência da propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA ao DNIT (art. 8º, I). Assim, como proprietário desses bens, não poderia ser o DNIT aliado de qualquer decisão a eles relacionada, razão pela qual a Lei 10.233/2001 sofreu as alterações necessárias para se adequar a essa nova realidade.

Esses são os aspectos legais que, essencialmente, serão levados em consideração nesta decisão.

Como um dos principais argumentos quanto à nulidade do Termo Aditivo nº., alega o MPF que a ANTT não teria atribuição para, sozinha, firmar esse termo. Trata-se de alegação consistente juridicamente.

Em primeiro lugar, deve-se considerar que, se o contrato de arrendamento original foi firmado entre RFFSA e FERROBAN, qualquer aditamento a esse contrato, para ter validade jurídica, deveria ser firmado entre as mesmas partes, ou entre seus sucessores, *in casu*, DNIT e ALL, respectivamente. O DNIT não firmou esse termo de aditamento, fato, aliás, que ocasionou sua irresignação, conforme manifestações colacionadas aos autos (fls. 172-173 e 176-177).

Não identifico, à primeira vista, qualquer disposição da Lei 10.233/2001 que autorize à ANTT se substituir ao DNIT nesse tipo de avença. Essa lei atribui expressamente ao DNIT a atribuição de “exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária” (art. 82, XVII), fato aparentemente não observado com a assinatura do Termo Aditivo nº. 01.

Mesmo em face da assinatura, pela ANTT e pelo DNIT, do instrumento previsto no § 4º do art. 82 da Lei 10.233/2001, não aparenta ser plausível, ainda que em tese, que a ANTT se arrogue ao direito de exercer esse controle de forma exclusiva, tanto mais quando promove aditamento a contrato que ao DNIT compete obrigatoriamente intervir, como sucessor da RFFSA.

Com base nessas considerações, entendo, à primeira vista, destituídas de juridicidade as alegações da ANTT, contidas no documento de fls. 186-192, no sentido de que os incisos II e IV do art. 25 da Lei 10.233/2001 lhe confeririam atribuição **exclusiva** para gerenciar os contratos de arrendamento de bens ferroviários.

Tampouco parece acertada a assertiva da ANTT de que o Acordo de Cooperação Técnica firmado com o DNIT, colacionado às fls. 379-384 dos autos, lhe



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

teria outorgado poderes suficientes para firmar o Termo Aditivo nº. 01, aqui impugnado.

Esse Acordo de Cooperação tem como objeto a atuação conjunta de ambos os órgãos, com a finalidade de dar cumprimento ao disposto no art. 82, § 4º, da Lei 10.233/2001 (item 1.1, f. 380).

Pois bem, do item 2.9 desse acordo, consta claramente ser obrigação do DNIT “**conhecer da substituição de bens pelo arrendatário** ou o seu ressarcimento, no caso de avaria ou destruição, sempre com autorização prévia da ANTT, devidamente acompanhada de nota técnica anterior às referidas substituições, resguardados os valores originários destes, ressalvados os eventuais critérios de depreciação previstos nos respectivos contratos de concessão, quando for o caso” (item 2.9, fls. 380-381 - negritei).

Já dentre as obrigações da ANTT estaria a de “autorizar a substituição de bens pelo arrendatário, **no caso de avaria ou destruição**, dando conhecimento ao DNIT” (item 3.12, f. 382 - negritei).

Tem-se, então, que a substituição de bens arrendados, em qualquer hipótese, se trata de ato a ser compartilhado entre ANTT e DNIT. De forma geral, a substituição de bens será procedida pelo DNIT, mediante autorização prévia da ANTT. Em casos excepcionais, de substituição de bens avariados ou destruídos, a ANTT a autorizará, dando-se conhecimento ao DNIT. A excepcionalidade da atuação da ANTT nessa seara se justifica pela urgência da medida a ser adotada, dado que, se destruído ou avariado, o bem precisa ser imediatamente substituído, para a continuidade do serviço público, pelo que se prevê um procedimento mais expedito do que o procedimento usual de substituição de bens arrendados, sob a égide do DNIT.

No caso do Termo Aditivo nº. 01, mesmo nesta fase de cognição sumária ressalta como evidente e inafastável a conclusão de que a substituição de bens ali pactuada não se deu por força de destruição e avaria dos bens arrendados.

Note-se, por primeiro, que esse termo aditivo trata da substituição de nada menos que 2.375 vagões, não sendo crível, por óbvio, que todos eles estivessem destruídos ou avariados, fato que, se verdadeiro, já teria determinado a paralisação parcial ou total do serviço concedido.

Outrossim, a única menção ao estado de conservação dos vagões que foram substituídos consta do primeiro dos “considerando” desse termo aditivo. Diz-



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

se, ali, que a ALL, em conjunto com técnicos da ANTT, teriam identificado “diversos vagões arrendados imobilizados, cuja recuperação se tornou economicamente inviável, para os quais a Arrendatária propôs a substituição por outros vagões de sua propriedade” (f. 129). Note-se que não se fala em vagões destruídos ou avariados, mas, pura e simplesmente, de vagões cuja recuperação não é “economicamente viável”. Além disso, cita esse considerando, de forma vaga, que se “diversos vagões” se encontram nessa situação, não especificando seu número. Não se pode estender o termo “diversos” a um conjunto de 2.375 vagões.

De todo o exposto, conclui-se pela existência nestes autos de fortíssimos indícios de que o Termo Aditivo nº. 01, por ter sido firmado por pessoa jurídica de direito público destituída de competência legal para dispor dos bens ali substituídos, é nulo de pleno direito.

A par dessa constatação inicial, que poderá vir a ser reformulada após o trâmite regular do processo, há outros elementos nos autos que recomendam vivamente a concessão da antecipação dos efeitos da tutela, tal como requerida pelo MPF.

O primeiro deles se refere ao fato, confessado pela ANTT, de que não houve prévia vistoria dos vagões cuja substituição foi autorizada pelo Termo Aditivo nº. 01. Com efeito, consta de ofício endereçado pela ANTT ao MPF que “devido ao grande número de vagões e locomotivas arrendadas que necessitavam de regularização não houve condições de realização de inspeção para verificação das condições de cada item” (f. 191). Assim, a ANTT admite que permitiu a desincorporação do patrimônio do DNIT de uma quantidade enorme de bens sem prévia vistoria e avaliação, providência comezinha em assuntos dessa natureza.

Abre-se parênteses para se consignar que a adoção dessa providência serviria, aliás, para a ANTT cumprir uma de suas atribuições específicas atinentes ao transporte ferroviário, que é a de “contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias...” (art. 25, VII, da Lei 10.233/2001), atribuição aparentemente não levada em conta pela ANTT ao firmar o Termo Aditivo nº. 01.

Além disso, como bem anotado na inicial, o Termo Aditivo nº. 01, em face da magnitude do negócio jurídico nele entabulado, que envolve a substituição de bens pertencentes ao DNIT possivelmente da ordem de várias centenas de milhões de reais, é extremamente singelo. Não traz qualquer tipo de avaliação, ainda que por estimativa, dos valores envolvidos na substituição, tanto dos bens substituídos como dos bens que ingressam no patrimônio do DNIT, em substituição.



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

Não estabelece qualquer cronograma a respeito do ingresso desses novos bens no patrimônio público. Não define claramente as responsabilidades da arrendatária, em face do descumprimento do quanto ali avençado. Identifica os bens envolvidos na substituição apenas por números, sem especificar categoria, peso, dimensões etc.

É certo que parte das informações acima apontadas como omissas podem estar em documentos outros, como objeto de prévia negociação entre ALL e ANTT. Para fins de comprometer juridicamente as partes, contudo, essas informações deveriam obrigatoriamente constar do Termo Aditivo nº. 01, sob pena de possibilitar essa omissão inúmeras pendências judiciais, quando do término do contrato de arrendamento.

Também aparenta ser da essência do negócio jurídico que a requerida ALL provasse, no momento mesmo da assinatura, a propriedade dos bens ofertados em substituição. No primeiro considerando do termo aditivo há a menção de que a ALL estaria oferecendo à substituição vagões de sua propriedade. A questão não é tratada mais adiante, nas cláusulas pactuadas, e que efetivamente vinculam as partes. Assim, não se sabe se a ALL era efetivamente proprietária dos 1.116 vagões oferecidos à substituição no momento da assinatura do termo aditivo, se ainda os viria a adquirir, e em que prazo, ou se, eventualmente, firmaria contrato de arrendamento mercantil para a aquisição desses vagões, como infere o MPF na inicial, com base nos documentos de fls. 296-306.

Veja-se que, na hipótese de os bens oferecidos à substituição tenham sido, ou venham a ser, adquiridos mediante contrato de arrendamento mercantil, e abstraindo-se por ora de considerações a respeito da legalidade desse acordo (que envolveria a substituição de bens públicos por bens que não pertencem à arrendatária), o Termo Aditivo nº. 01, em linha de princípio, deveria efetivamente conter cláusulas assecuratórias em defesa do patrimônio público. A sugestão do MPF, a respeito da prestação de caução idônea pela ALL nessa hipótese, não parece ser desarrazoada.

Todas as considerações acima tecidas, conjugadas, convencem o Juízo da necessidade da concessão da antecipação dos efeitos da tutela, tal como requerida pelo MPF. Se dúvidas remanescessem no Juízo a respeito dessa necessidade, seriam dissipadas pela inaudita desavença verificada entre o DNIT e a ANTT, quanto ao Termo Aditivo nº. 01.

Observe-se que o DNIT, previamente à assinatura do termo aditivo, já advertira a ANTT sobre a necessidade do postergamento de sua assinatura, a qual



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

“formará um ato jurídico que outorga direitos líquidos e certos às Concessionárias e cria a obrigação de fazer a este Departamento, retirando a possibilidade de qualquer avaliação dos efeitos contábeis resultantes das substituições, que inclusive, **poderá acarretar perda patrimonial à União**” (f. 176 - negritei).

Posteriormente à assinatura do termo aditivo, e instado pelo MPF, o DNIT informou não ter recebido “qualquer documento” a respeito de sua elaboração, tendo adotado providências para que a ANTT não o firmasse sem sua prévia manifestação, no que não se obteve êxito (fls. 172-173).

Lícito se torna a este Juízo, portanto, que compartilhe das preocupações do proprietário dos bens desincorporados do patrimônio público pela ANTT, e que determine a suspensão dessa desincorporação, até o julgamento final desta ação civil pública.

O que importa, nesse momento inicial, é preservar o interesse público, em especial diante dos indícios de ilegalidade na realização do Termo Aditivo nº. 01, e da percepção de que foi ele firmado com ausência de cautelas para preservar patrimônio de valor altamente expressivo. Verifico, assim a presença do receio fundado de dano irreparável ou de difícil reparação, caso a tutela antecipada não seja concedida, permitindo-se à requerida ALL que se desfaça em definitivo desse patrimônio.

Por fim, não identifico a presença do *periculum in mora* inverso. Não se vislumbra qualquer risco ao serviço público de transporte ferroviário de carga, do qual a requerida ALL é concessionária, pela suspensão do Termo Aditivo nº. 01, dado que essa possibilidade não foi em momento algum nele aventada. Dali apenas consta que o termo aditivo atenderia às necessidades de “otimização da operação ferroviária e manutenção do patrimônio público arrendado” (f. 129). Antes, o deferimento do pedido atende aos interesses do DNIT e da própria União, já que restará garantido, por ordem judicial, que nenhum prejuízo ao seu patrimônio se concretize.

Isso posto, presentes os requisitos legais, **DEFIRO o pedido de antecipação dos efeitos da tutela**, para determinar a suspensão dos efeitos do Termo Aditivo nº. 01 ao Contrato de Arrendamento nº. 047/98, firmado entre as requeridas ALL e ANTT em 28/10/2011.

Determino à requerida ALL que não pratique qualquer ato tendente a dar cumprimento às cláusulas desse Termo Aditivo, em especial o desfazimento ou a descaracterização de quaisquer dos 2.375 vagões nele mencionados, sob pena de



## JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

3ª Vara Federal de Piracicaba - Seção Judiciária de São Paulo

---

imposição de multa diária, no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), multa essa mensurada em face do alto valor do patrimônio público em questão.

Também a título de antecipação dos efeitos da tutela, defiro o quanto requerido pelo MPF nos item 7.3.1 e seus subitens da petição inicial, devendo qualquer iniciativa adotada no sentido de se realizar novo termo aditivo ao contrato de arrendamento, agora com a intervenção do DNIT, seja imediatamente comunicada ao Juízo.

**Indefiro**, por ora, o requerido no item 7.3.2 da inicial pelo MPF, em face da complexidade da diligência. Esse pedido será reavaliado após a contestação da ANTT, para fins de verificação do prazo em que essa diligência poderá ser realizada, e sobre a necessidade de acompanhamento de peritos designados pelo Juízo.

Intime-se o DNIT e a União, para conhecimento do feito, e para que digam se têm interesse em nele intervir.

### **Citem-se os réus.**

Intimem-se, **COM URGÊNCIA**, de forma a viabilizar o integral cumprimento desta ordem inclusive durante o recesso forense.

Piracicaba (SP), 19 de dezembro de 2011.

**JOÃO CARLOS CABRELON DE OLIVEIRA**  
Juiz Federal Substituto