

CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ
COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS SOBRE O TÚNEL
FERROVIÁRIO

RELATÓRIO FINAL

Membros da Comissão:

ALEX SANDRO DE OLIVEIRA CHAVES
RAFAEL DIEGO ROZA CAMACHO
SIDNEI OLIVEIRA TELLES FILHO

MARINGÁ, 2023

1. INTRODUÇÃO

2. JUSTIFICATIVAS

3. OBJETIVO

4. TRABALHOS DA COMISSÃO (Atas)

4.1. REUNIÃO – 25/04/2023

4.2. REUNIÃO – 03/05/2023

4.3. REUNIÃO – 10/05/2023

4.4. REUNIÃO – 17/05/2023

4.5. REUNIÃO – 24/05/2023

4.6. REUNIÃO – 07/06/2023

4.7. REUNIÃO – 05/07/2023

4.8. REUNIÃO – 09/08/2023

4.9. REUNIÃO – 30/08/2023

4.1.1. REUNIÃO – 20/09/2023

4.1.2. REUNIÃO – 04/10/2023

5. RELATÓRIO DE VISITAS

5.1. AVENIDA HORÁCIO RACCANELLO

5.2. TÚNEL FERROVIÁRIO

6. RELATÓRIO DA PROCURADORIA JURÍDICA

7. DOCUMENTOS RECEBIDOS

8. LAUDO SANEPAR

9. CONSIDERAÇÕES

9.1 DA AUTORIZAÇÃO PARA O TÚNEL, DA EXECUÇÃO E ENTREGA DA OBRA

9.2 DO ACESSO PARA CASOS DE SINISTROS

9.3 DA RESPONSABILIDADE PELA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO TÚNEL FERROVIÁRIO

9.4 DO RISCO À SEGURANÇA PÚBLICA EM RAZÃO DO TRANSPORTE DE INFLAMÁVEIS

9.5 DAS ADUTORAS DE ÁGUA E DO SEU MONITORAMENTO

9.6 DA CONDUÇÃO DO PAVIMENTO SOBRE O TÚNEL E NO COMPLEMENTO DA PAVIMENTAÇÃO DA AVENIDA APÓS ESTRUTURA DO TÚNEL

10. CONCLUSÃO

11. ENCAMINHAMENTOS

1. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT)

2. PODER JUDICIÁRIO

3. PODER EXECUTIVO

4. COMPANHIA DE SANEAMENTO DO PARANÁ

5. MINISTÉRIO PÚBLICO

6. CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS FERROVIÁRIO

12. CONSIDERAÇÕES FINAIS

1. INTRODUÇÃO

Na manhã do dia 18 de abril de 2023, uma cratera se abriu no cruzamento entre as avenidas Paraná e Advogado Horácio Raccanello Filho, no centro de Maringá. O buraco se formou por volta da 7h10min, após o rompimento de uma tubulação de água da Companhia de Saneamento do Paraná – Sanepar.

Um carro que passava pelo local ficou pendurado, a motorista conseguiu sair do veículo ilesa, porém filas de automóveis se formaram no local, prejudicando o tráfego de veículos e a mobilidade urbana. Além disso, a circulação de trens também precisou ser interrompida, pois o desmoronamento se localizava ao lado do túnel onde passa a linha férrea.

Na ocasião, as causas do incidente começaram a ser investigadas e vistorias técnicas foram realizadas por equipes das Secretarias Municipais de Obras (SEMOP), Infraestrutura (Seinfra), Mobilidade Urbana (SEMOB), Segurança e da Defesa Civil.

Após essas primeiras medidas, a Prefeitura informou que não havia, inicialmente, como saber de quem era a responsabilidade pelo incidente.



Fonte: web

2. JUSTIFICATIVA

Diante da situação, os Vereadores Sidnei Telles, Ana Lúcia Rodrigues, Onivaldo Barris, Manoel Álvares Sobrinho, Mário Hossokawa, Alex Chaves, Delegado Luiz Alves, Maninho e Adriano Bacurau apresentaram Requerimento para constituir Comissão Especial de Estudos para analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade e seu entorno, com a finalidade de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, bem como estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas de soluções que possam contribuir para a melhoria das condições de segurança no local, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Após aprovação do Requerimento em Plenário, na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano, o Presidente da Câmara Municipal de Maringá, Mário Hossokawa, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei, editou a Portaria n. 140/2023, nomeando os Vereadores Sidnei Telles, Alex Chaves e Rafael Roza para, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade e seu entorno, visando apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos eventualmente existentes, além de estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para a melhoria das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Dessa maneira, a Comissão de Estudos acerca das questões atinentes ao Túnel, foi instalada nesta Câmara Municipal no dia 25 de abril, na sala de Comissões com foco em garantir que o túnel esteja em boas condições de segurança e minimizar quaisquer riscos.

Entre os primeiros objetivos da Comissão estava a possibilidade de obter informações essenciais para garantir a segurança, já que construções de prédios foram autorizadas nas proximidades da linha férrea e do túnel e efetuar a análise de áreas, como garagens subterrâneas, que poderiam estar em risco.

Além disso, levantar informações referentes ao cumprimento das obrigações da empresa concessionária Rumo Logística, denominação atual da ALL, no que se refere à realização da manutenção dos trilhos, da faixa de domínio e do túnel, bem

como se a prefeitura estava fazendo sua parte na manutenção e, também, se o Corpo de Bombeiros promove, com regularidade, a avaliação das condições e até se a Secretaria de Mobilidade Urbana realiza a vistoria das condições da pavimentação sobre o túnel, que está na área mais movimentada da cidade, por onde passa a Avenida Horácio Raccanello e seus cruzamentos com as Avenidas Paraná, São Paulo, Duque de Caxias, Herval e Pedro Taques, além da Rua Piratininga.

Com esse propósito, a Comissão iniciou os seus trabalhos para discutir o assunto e apresentar propostas que contribuam para o aprimoramento das condições de segurança no local.



Fonte: web

3. OBJETIVO

Analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade e da área no seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, bem como estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o aperfeiçoamento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

4. TRABALHOS DA COMISSÃO (Atas)

4.1 Reunião - 25/04/2023

Aos vinte e cinco dias do mês de abril de 2023, foi instalada, em reunião às 09h09min, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a Comissão Especial de Estudos (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI OLIVEIRA TELLES FILHO, ALEX SANDRO DE OLIVEIRA CHAVES e RAFAEL DIEGO ROZA CAMACHO. Como primeira providência da Comissão, ficou acordado que o vereador Alex Chaves ocuparia a Relatoria da CEE, visto que, na forma do § 1º do art. 81, do Regimento Interno, assegura-se ao autor do Requerimento (1º Signatário) o cargo de Presidente, sendo este o vereador Sidnei Telles.

Os membros deliberaram que as reuniões ocorreriam ordinariamente às quartas-feiras, às 9 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias. Para a próxima reunião, agendada para o dia 03 de maio do corrente ano, a Comissão decidiu convidar a Secretaria Municipal de Obras Públicas, Jocelei Tozetto Menon, bem como equipe técnica daquela secretaria a fim de esclarecer determinados pontos do histórico da construção do túnel, se existem projetos de engenharia de sua construção que possam ser apresentados, e se há medidas sendo tomadas a fim de mitigar riscos.

Os vereadores solicitaram também a designação do servidor Joaquim Francisco dos Santos Neto para assessorar os trabalhos da Comissão, juntamente com os demais servidores indicados na Portaria n. 140/2023; bem como a comunicação da Procuradoria Jurídica acerca do horário das reuniões. Nada mais

havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 09h20min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM

4.2 Reunião – 03/05/2023

Aos três dias do mês de maio de 2023 (03/05/2023), reuniu-se, às 09 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a Comissão Especial de Estudos (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro. Participou da reunião, ainda, a senhora Jocelei Tozetto Menon, Secretária Municipal de Obras Públicas, Com a palavra, o Presidente da CEE agradeceu a presença da senhora Secretária, que, segundo ele, tem conhecimento histórico sobre o túnel ferroviário em questão. O

vereador destacou que as obras relativas ao referido túnel passaram por várias etapas ao longo de diferentes Administrações. Explicou que a primeira etapa foi a retirada do pátio de manobras, e, em seguida veio o projeto do túnel. Sidnei Telles comentou que, ao longo dos anos houve muitas dúvidas acerca de possíveis problemas relativos à passagem do túnel sob as avenidas do Município. Portanto, solicitou que a Secretaria apresentasse o projeto de forma sucinta aos vereadores, bem como suas considerações sobre o tema.

Com a palavra, a senhora Jocelei Tozetto Menon agradeceu a oportunidade e relatou que trabalhou, a partir do ano de 1993 até 2003, na URBAMAR (empresa de economia mista, na qual a maior parte das ações eram da Prefeitura Municipal), criada para a obra de remoção do pátio de manobras e para as tomadas de decisão de manter a linha férrea no Centro. Ela esclareceu que Maringá conta com dois pátios para manobras das composições ferroviárias: um próximo ao Parque Residencial Itaipu e outro na distribuidora de combustíveis Shell, recebendo vagões com combustíveis apenas este último, como medida de segurança. À época de seu ingresso, relatou que já estava sendo licitado o rebaixamento da linha férrea, para evitar passagens de nível e captação de água, bem como haver a possibilidade de usar a cobertura como avenida (Avenida Horácio Raccanello).

A senhora Secretaria esclareceu que, diferentemente da maioria das cidades que transferiram seus pátios e trilhos para fora da área urbana, Maringá manteve a linha central para que continuasse existindo a possibilidade de implantar o transporte de passageiros. No interior do túnel, inclusive, há espaço para três linhas, segundo ela. A senhora Jocelei Tozetto Menon lembrou que a URBAMAR foi extinta há algum tempo, e que, portanto, todos os projetos e documentos relativos ao túnel ferroviário terão de ser resgatados, caso a CEE tenha interesse. Ela relatou que, no ano de 2000, houve a primeira passagem do trem pelo trecho rebaixado, para fazer uma espécie de inauguração e promover à comunidade maior compreensão. Sobre a fiscalização à época, ela informou que havia profissionais de engenharia trabalhando nesta área, como o senhor Eduardo Sakai, e que todos os procedimentos eram validados pela Rede Ferroviária Federal. Comentou que a primeira licitação da qual participou enquanto funcionária teve como empresa vencedora a CESBE - Curitiba, dando início à maior obra do sul do Brasil na época, cujos projetos foram contratados pela URBAMAR, com participação da Tramo Engenharia.

A Secretaria não soube informar em que momento houve a decisão de que seriam construídas avenidas acima do túnel, e disse que o desnível do asfalto na Avenida Paraná era decorrente da construção de uma linha provisória ao lado da principal, de modo que a passagem de trens não fosse interrompida durante a obra. A CEE informou à senhora Jocelei Menon que, em breve, vão caminhar pelo túnel fazendo observações e captando imagens, considerando a possibilidade de convidar a Secretaria Municipal de Obras Públicas para que auxiliasse os vereadores com informações.

Em seguida, a Comissão indagou o motivo pelo qual se abriu a cratera, na manhã do dia 18 de abril, no cruzamento das avenidas Paraná e Horácio Raccanello Filho, no Centro de Maringá. Em resposta, a Secretaria destacou que qualquer acidente ocorre devido à junção de várias causas, e que, dentre elas, pode estar a força da água. Sobre a capacidade estrutural do túnel, ela afirmou que esta não foi abalada, mostrando aos vereadores, no projeto, o tipo de vigas, concreto projetado e placas utilizadas. Assim, a CEE perguntou se algum tipo de manutenção vinha sendo realizada a fim de prever danos à estrutura do túnel ferroviário, seja pela Prefeitura Municipal seja pela empresa concessionária. Em resposta, a Secretaria esclareceu que o local por onde passa a linha férrea é considerada uma faixa de domínio, pertencente à Rede Ferroviária Federal, a qual já não está mais em atividade. Sendo assim, a empresa Rumo, atual concessionária, poderia fornecer este dado.

Ainda, ela passou algumas informações, como o fato de o túnel não estar construído no eixo da Avenida Horácio Raccanello e o túnel possuir largura de 17 metros. A senhora Jocelei Tozetto Menon relatou que, quando foi construído o referido túnel, a legislação previa que, ao longo dele, as fundações das edificações fossem distanciadas, para que se evitasse qualquer escavação e consequentemente descompactação nas áreas próximas ao túnel. Sendo assim, em sua opinião não há risco de surgirem novas crateras. No entanto, ela lembrou que a obra data de 30 anos atrás e que não é possível prever todas as variáveis, lembrando, no entanto, que a estrutura do túnel ferroviário foi bem planejada.

Os vereadores destacaram, por sua vez, que a Comissão foi formada para estudar o tema e, em seguida, abastecer a população com informações que possam tranquilizá-la. Portanto, indagaram se a abertura da cratera referida necessitaria de acompanhamento permanente ou manutenção, e por quem este trabalho seria feito.

Eles lembraram que, devido à passagem do tempo da data de inauguração do túnel poderia ser difícil ter acesso aos projetos de engenharia. Por fim, indagaram se havia galerias de água funcionando. Em resposta, a Secretaria disse que, na época em que o Engenheiro fez o estudo para estabelecer as canaletas internas ao túnel em direção à Avenida São Paulo, a cidade mais próxima para usar de exemplo era Presidente Prudente. Assim, houve dificuldade no cálculo das bacias no estudo hidrológico. Atualmente, estas canaletas estão ao longo da linha férrea, num túnel linear processo não destrutivo, passando por baixo do canteiro central da Avenida São Paulo até o Parque do Ingá. Neste, havia erosão causada pela água que vinha da Zona 2, a qual foi recomposta com a instalação da tubulação.

Dentro do túnel, existem vigas pré-moldadas, colocadas sobre neoprene, a fim de evitar rigidez, acompanhado de viga transversina a cada 40 metros, aproximadamente, de modo a acomodar melhor a estrutura. Sobre as fissuras nas avenidas, que geram dúvidas na população, ela explicou que são decorrentes da dilatação do asfalto, sendo possível que algum perito ateste este fato.

Com a palavra, o Presidente da CEE questionou o que pode ter causado a cratera aberta no dia 18 de abril, bem como o rompimento da placa de concreto do túnel ferroviário. Em resposta, a Secretaria Municipal de Obras Públicas não soube responder a causa específica, mas afirmou que o volume de água e a terra encharcada podem ter contribuído, destacando que nenhuma viga ou estrutura do túnel foram rompidas. Sobre o tema, Sidnei Telles indagou se o rompimento da rede da Sanepar teria como causa a chuvas, ao que a Secretaria não soube responder, mas frisou que o rompimento da rede foi uma causa para a abertura da cratera.

Diante das informações coletadas na corrente reunião, a Comissão constatou que há uma exposição à fragilidade das estruturas de engenharia do local referido. Por fim, agradeceram à senhora Secretaria sua presença e disponibilidade para atender aos questionamentos.

Como resultado da corrente reunião, a CEE deliberou o que se segue:

- Solicitar à Prefeitura Municipal que informe as ações judiciais propostas em face do Município em razão da construção do túnel ferroviário de Maringá;
- Forneça cópia dos contratos ou outros instrumentos relativos às pactuações que tiveram por objeto a execução ou a fiscalização dos serviços de construção do túnel ferroviário de Maringá;

- Forneça os projetos estruturais da obra de construção do referido túnel, preferência mente em meio digital tipo PDF;
- Forneça, se houver, cópia dos estudos hidrológicos quando do planejamento e construção do túnel;
- Solicitar à Coordenação Regional de Apoio Logístico – COLOG/PR da Superintendência de Gestão Administrativa - SUDEG da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT o mapa ou memorial descritivo da faixa de domínio do trecho da linha férrea no município de Maringá - PR;
- Convidar o Comandante do 5º Grupamento de Bombeiros - Maringá para a reunião do dia 10 de maio, com o fito de obter informações sobre o acompanhamento por parte dos Bombeiros da situação estrutural do Túnel, bem como outros dados pertinentes ao local;
- Levantar a legislação que regulamentaram as fundações das edificações construídas nas áreas próximas ao túnel, em especial no “Novo Centro” de Maringá.

Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 10h22min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM



Fotos: Marquinhos Oliveira - CMM

4.3 Reunião – 10/05/2023

Aos dez dias do mês de maio de 2023 (10/05/2023), reuniu-se, às 09 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a Comissão Especial de Estudos (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro. Participaram da reunião, ainda, os senhores Vitor Alécio Sevilha Gorzoni, Gerente Regional da Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar); Sérgio Augusto Portela, Gerente-Geral da Sanepar; Leandro José Callegari, Subcomandante do Corpo de Bombeiros; e Cleyton Roberto Sperini, Auxiliar da Defesa Civil do Corpo de Bombeiros.

Iniciando os trabalhos, o Presidente da CEE agradeceu a presença do Corpo de Bombeiros e da Sanepar. Em seguida, comentou o conteúdo da matéria jornalística do Portal Maringá Post de 13/09/2018 (documento SEI n. 0295997), e solicitou que a Comissão encaminhasse um ofício à Prefeitura Municipal indagando acerca da existência ou não de termo de acordo que proibisse a passagem de inflamáveis no túnel ferroviário de Maringá. Ele relatou aos presentes que a Secretaria Municipal de Obras Públicas, presente na última reunião da CEE, informou que houve estudos detalhados para a construção do referido túnel. No entanto, o vereador destacou que o pavimento acima do túnel deve ser motivo de atenção.

Ato contínuo, o Presidente solicitou que os convidados se apresentassem e informassem dados que considerassem relevantes para a discussão, dizendo que, se a Comissão identificasse dificuldades em obter a colaboração da concessionária da ferrovia, uma Comissão Parlamentar de Inquérito poderá ser instalada a fim de convocar os responsáveis pela empresa. Com a palavra, o Major Leandro José Callegari comentou que trabalhou no Município durante a maior parte de sua carreira, inclusive durante a época de construção do túnel, destacando também a importância do tema em estudo pela CEE.

Na sequência, informou que o Ministério Público Federal elaborou um relatório com exigências à concessionária, como a apresentação de um plano de contingência por parte da América Latina Logística S/A (ALL), obras de melhorias e limitação do acesso de pessoas não autorizadas ao túnel. Sobre esta última, Sidnei Telles comentou que o termo de ajuste obriga a concessionária a impedir tal acesso. Continuando, o Subcomandante do Corpo de Bombeiros relatou que a atual concessionária é a Rumo, com a qual já se reuniu algumas vezes no escritório da empresa em Apucarana e a qual tem ciência do plano de contingência.

Ele informou que tinha acesso ao contato do Engenheiro de Segurança da empresa e sugeriu que a CEE o ouvisse e solicitasse o referido plano. Sobre a cratera aberta na manhã do dia 18 de abril no cruzamento das avenidas Paraná e Advogado Horácio Raccanello Filho, no Centro de Maringá, ele disse que uma parcela do solo é concreto, e outra é de terra compactada. Assim, ficou em dúvida se havia adutora da Sanepar às margens do túnel na Avenida Advogado Horácio Raccanello, a qual poderia ter se danificado por conta da vibração das passagens de veículos.

O Gerente-Geral da Sanepar respondeu que se trata de uma rede de distribuição que se rompeu às 05h50min do dia 18 de abril, ocorrendo a formação da cratera às 7 horas. Sobre as causas do rompimento, ele informou que a Companhia contratara uma equipe de vistoria externa para esclarecer os fatos, e que também está sendo apurado se o volume de água acumulado em 1h10min seria suficiente para causar o fato em debate.

Sidnei Telles perguntou ao Corpo de Bombeiros se um atendimento dentro do túnel, em uma situação de emergência, seria viável em relação ao acesso à estrutura. Em resposta, o senhor Leandro José Callegari comentou que os profissionais de segurança visitaram outros túneis ferroviários em São Paulo a fim de obter conhecimento. No entanto, o túnel ferroviário instalado abaixo da Avenida Horálio Raccanello Filho não possui saída de emergência que pode ser necessária em caso de descarrilhamento ou situação de incêndio causado por combustíveis inflamáveis (ainda que o tanque esteja vazio, há vapor, o que facilita as explosões pois há maior quantidade de oxigênio).

A resolução deste problema deve estar contida no plano de contingência (que, além de ser colocado em prática, deve ser revisto periodicamente) que está em poder da concessionária, documento que provavelmente data de 2013 a 2014, segundo ele. Além disso, deve haver treinamento, simulação de acidentes etc. No entanto, o Subcomandante do Corpo de Bombeiros informou ter procurado o documento referido no Quartel, sem sucesso em sua busca até o momento.

Cleyton Roberto Sperini, Auxiliar da Defesa Civil do Corpo de Bombeiros, apresentou diversos documentos e imagens à CEE acerca do túnel, entre eles uma análise de risco de atendimento emergencial. Estes documentos foram anexados ao processo SEI n. 23.0.000002652-2 sob os documentos SEI n. 0295967, 0295968, 0295969, 0295970, 0295971, 0295972 e 0295995.

Vitor Alécio Sevilha Gorzoni lembrou que qualquer edificação comercial tem que ser aprovada pelo Corpo de Bombeiros, o qual pode impedir o funcionamento da operação.

Alex Chaves solicitou que a CEE empreendesse pesquisa acerca da posse do plano de contingência pela Prefeitura Municipal ou Concessionária. Segundo Sidnei Telles, o Corpo de Bombeiros deve emitir algum tipo de documento após a apresentação de um projeto de construção, para que este possa ser executado. Sendo assim, indagou se existia algum arquivo neste sentido. Em resposta, o

representante da Defesa Civil disse que era necessário checar se o projeto de construção do túnel ferroviário fora apresentado no Quartel. Assim, os profissionais já estão em busca deste documento, cuja dificuldade de obtenção advém de sua data de emissão, a qual deve ser anterior a 1996.

À época, eram outros procedimentos e outra base legal utilizado na emissão das certidões. Sobre o fato de o túnel ter sido construído em etapas, o senhor Vitor Alécio lembrou que é importante considerar a questão temporal e histórica, já que tal construção foi anterior à sobreposição de uma avenida e à implantação de edifícios. Assim, se o projeto de construção tiver sido aprovado nessa época, deve-se atentar a isso.

Complementando, o Presidente da CEE comentou que, segundo a URBAMAR, não havia previsão da existência da avenida acima do túnel, mas dos edifícios sim. Em consonância com essa preocupação, o senhor Cleyton Roberto Sperini destacou que a avenida sobre o túnel recebe diariamente veículos leves e pesados, sendo uma das mais movimentadas do Município, o que pode gerar tremores, sendo este fato passível de ser constatado por um geotecnista. Sendo assim, Sidnei Telles solicitou que a CEE verificasse se pavimento escolhido para a referida avenida era o mais adequado, e comentou o conteúdo da matéria jornalística da Gazeta do Povo de 10/12/2009 (documento SEI n. 0296019), a qual trazia a informação de que "inicialmente os bombeiros e a Defesa Civil notificaram o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), para que apresentassem um projeto de prevenção de acidentes e incêndio no local. Porém, o órgão teria informado que não era responsável pela questão da segurança. Na sequência foram notificados a URBAMAR (Urbanização Maringá), responsável pelo rebaixamento da linha férrea; e a América Latina Logística (ALL), concessionária que administra a ferrovia. A URBAMAR não respondeu, enquanto a ALL informou que não tem concessão para a construção de sistemas de prevenção de segurança." Então, perguntou se o Corpo de Bombeiros poderia fornecer à CEE as citadas notificações e suas respostas.

Segundo o representante da Defesa Civil do Corpo de Bombeiros, há um Plano de Contingência Municipal que engloba todo o tipo de ocorrência possível, prevendo as áreas de risco, situações emergenciais em potencial, que profissionais atuarão em caso de sinistro etc. Já o Subcomandante do Corpo de Bombeiros informou que os únicos documentos localizados por ele foram o estudo realizado em

2007 e sua primeira revisão ocorrida em 2009. Nesta, havia rol de medidas que ALL deveria executar, com cópia para a Defesa Civil, COMDEMA, Ministério Público e OAB-Maringá.

Estas medidas incluíam instalação de rede de hidrantes, iluminação de emergência à prova de explosão, implantação de acesso de saída em caso de desastre e sistema de exaustão forçada de fumaça (documento SEI n. 0295967 e 0295968). Sendo assim, o Presidente solicitou que se oficiasse a ALL, a fim de obter informações sobre quais providências das indicadas nos documentos referidos haviam sido tomadas. Ele afirmou que será necessária mais uma reunião com os bombeiros após a reunião com a concessionária. O vereador, então, pediu ao Corpo de Bombeiros a elaboração de estudo a respeito das condições atuais e quais medidas estão pendentes de cumprimento de acordo com a atual situação. Ele relatou que, anteriormente, BNDES realizou um estudo e constatou que um dos trechos mais viáveis para o transporte de passageiros via ferrovia era Maringá - Londrina, disponibilizando crédito a empresas que se interessassem. Neste caso, cuidar da segurança do túnel tornar-se-ia ainda mais importante. Um objetivo da CEE, segundo o vereador, é fazer uma vistoria no mesmo dia do simulado do Corpo de Bombeiros e, em seguida, percorrer o túnel.

No entanto, o maior feito será estabelecer um estudo sobre a segurança no túnel e em seus arredores. Dirigindo-se aos representantes da SANEPAR, Sidnei Telles requereu acesso à cópia do resultado da perícia contratada pela companhia. O Sérgio Augusto Portela assentiu e comentou que houve poucas empresas interessadas, e, de 10 delas, somente 2 se habilitaram ao final do processo de contratação.

Sobre a possibilidade de o vazamento de água ter dado causa à cratera, Vitor Alécio Sevilha Gorzoni informou que o índice de perda de água pela tubulação ou evaporação em Maringá é a mais baixa do Estado, estando em 22%. O Gerente-Geral da Sanepar disse que há sistema de controle operacional e de monitoramento que divide Maringá em 21 zonas de pressão. São 2 mil quilômetros de rede, de maior e de menor calibre, sendo quase impossível monitorar todas, segundo ele, exceto quando há perda substancial de água como a ocorrida no dia 18 de abril. Naquela data, de imediato foi acionada de sobreaviso a equipe de manutenção, a qual procurou o vazamento, tendo encontrado o rompimento na parede de contenção, sugerindo que a rede se rompeu por conta de escorregamento de solo.

No entanto, o senhor Sérgio Portela destacou que existem várias suposições em estudo acerca da causa do vazamento de água, como a ocorrência de chuvas nos dias anteriores ao fato, que podem aumentar a pressão da terra sobre os equipamentos da Sanepar. Caso este seja o problema, Sidnei Telles frisou que o volume de terra e sua força sobre o túnel é ainda maior em cruzamentos, podendo ocasionar problemas em todas as avenidas que passam sobre o túnel.

O Gerente-geral comentou que, em alguns pontos do túnel, era possível observar um estufamento na estrutura, e que poderia enviar fotografias do que observara. Alex Chaves indagou se o aumento de pressão da água poderia levar ao rompimento da tubulação, e o Gerente Regional da Sanepar respondeu que isso ocorreria em caso de fadiga do material e finalização da vida útil. No entanto, observou-se que a tubulação se rompeu na bolsa, como uma quebra, e não furo, o que não indica que o rompimento tenha sido por aumento de pressão, mostrando aos vereadores fotos do que descrevera. O vereador continuou comentando que no dia 18 de abril, em outros pontos da cidade, houve relatos de outros buracos e vazamentos de água, ao qual a Sanepar esclareceu que se tratavam de eventos não relacionados.

Seus representantes também explicaram que a chuva muda somente o tratamento e não a distribuição de água a ponto de causar aumento de pressão no interior da tubulação. Esta está sob as avenidas Herval, Pedro Taques, São Paulo, proximidades da Duque de Caxias, dentre outras. O senhor Vitor Alécio comentou que as tubulações datam dos anos 1990 e houve aterramento, o qual necessita de manutenção. No interior do túnel ferroviário, sob a Avenida Pedro Taques, ele pode observar in loco a presença de pessoas não autorizadas, pontos de infiltração na mureta e flecha no muro de contenção. Ele relatou que estiveram exatamente debaixo da tubulação da canaleta da Sanepar naquela avenida, onde havia um vazamento de água, a qual, após exame, atestou-se não pertencer aos equipamentos da Sanepar, podendo ser água da chuva. Assim, ele entende que a canaleta necessita de manutenção e relatou que o túnel abaixo daquele cruzamento está abaulado, sendo necessária a manutenção total da travessia.

Portanto, o Gerente Regional informou que a Sanepar oficiaria a Prefeitura Municipal solicitando a execução da citada manutenção. Neste cenário, Sidnei Telles perguntou quem seria o responsável pela segurança do túnel ferroviário, ao que o Gerente-geral da Sanepar respondeu que acredita que a concessão da Rumo inclui

a manutenção no entorno da linha férrea, já que a Sanepar solicitou auxílio da Prefeitura e está sugeriu que o tema fosse levado a Rumo. Sendo assim, o Presidente sugeriu que o melhor seria oficiar o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

O senhor Sérgio Portela informou que o setor de engenharia da Rumo fica em Londrina, cujo um dos engenheiros é chamado Rafael, e que percebe dificuldades na comunicação e resolução de problemas com este setor. O Gerente Regional da Sanepar lembrou que o pavimento das avenidas que ficam sobre o túnel provavelmente não é de responsabilidade da Rumo, somente o entorno túnel. Relatou que, em 2015, a Sanepar observou rompimento na cortina de contenção do túnel. Na Rua José de Alencar, a contenção é feita de tijolos. O que chamou sua atenção nestas contenções é o fato de que a estrutura do túnel é feita de concreto armado até a viga e, no restante, há a contenção com placas pré-moldadas de aproximadamente 7 a 11 centímetros de espessura, mostrando aos vereadores fotos do que descrevera. Segundo ele, a estrutura em concreto deveria estar presente do início ao fim do túnel para que, em caso de permeabilidade, a água saia por baixo da estrutura, e não pelo meio. Também não foram observadas medidas de drenagem, o que pode fazer com que a água se acumule. Sobre isso, Sidnei Telles informou que profissionais da fiscalização alegam que a drenagem foi implantada com a capacidade suficiente para as necessidades. No entanto, era necessário verificar se este sistema está em boas condições atualmente.

O Gerente Regional da Sanepar citou que não deveria ter sido utilizado paver como pavimentação nos cruzamentos da Avenida Advogado Horácio Raccanello Filho, pois esta não possui capacidade de permear água. Assim, é imperativa a manutenção nas travessias onde houver paver, e, em seguida, a troca de material. Desta forma, o Presidente sugeriu que a CEE convoque especialista em pavimentação.

Vitor Alécio continuou indicando que existem várias avarias no asfalto, e lembrando que, quando há aterro, nunca se tem a característica natural de compactação do solo, e que, por isso, deve-se realizar a manutenção. No túnel, a Prefeitura Municipal deve instalar monitoramento de barragem das deformações, a fim de identificar movimentações do material. Sobre a parede de concreto armado avariada no dia 18 de abril, Vitor Alécio disse que a Sanepar vem tentando fazer contato com a Rumo, para que esta autorize a execução do trabalho pela Sanepar,

já que a empresa de logística ainda não liberara a área à Companhia. Por isso, o Gerente Regional da Sanepar pediu ajuda aos vereadores, explicando que a Sanepar pretende fazer uma parede em concreto armado, com 20 centímetros de espessura, amarrada nos tubulões.

Sobre tal obra, o vereador Rafael Roza indagou se ela poderia prejudicar as operações da Rumo. Já o vereador Sidnei Telles, Presidente da CEE, frisou que este fato pode demonstrar que a responsabilidade é da Rumo Logística, pois, a partir do momento em que se torna necessária a autorização desta para ter acesso ao local, significa que aquele que dá o acesso é o responsável ou dono daquela situação. Assim, o vereador concluiu dizendo que há uma série de questões a serem observadas acerca da assunção ou não a responsabilidade.

Ato contínuo, o Gerente-Geral da Sanepar informou que foi cogitada a possibilidade de a Rumo fazer o reparo na parede de contenção e a Sanepar ressarcir-la, no entanto, a Rumo informou que a Sanepar é que deveria realizar o reparo e, a partir daí, a Sanepar vem tentando acesso à área para fazer a parede de contenção, sem sucesso nas tratativas com a empresa de logística há 20 dias. Devido a esse fato, Alex Chaves afirmou que caberia encaminhar um ofício ao Ministério Público, noticiando-o do fato, já que o tema se trata de segurança pública e que, para isso, contava com as informações das tentativas de resolução do problema empreendidas pela Sanepar.

O Gerente-Geral da Sanepar informou que a Companhia encaminhou ofício à Prefeitura Municipal e realizou reparo na rede de água. No entanto, o ideal era não liberar o trânsito na avenida sobre o túnel enquanto não fossem realizados definitivamente os consertos no subsolo. Contudo, como o trânsito de veículos está ocorrendo normalmente, a Sanepar solicitou monitoramento em tempo real à Secretaria Municipal de Obras Públicas e de Mobilidade Urbana, enquanto Vitor Alécio sugere que no futuro, o ideal seria proceder ao reforço da contenção.

Sidnei Telles considerou importante definir quem era o responsável pela manutenção da estrutura do túnel ferroviário e apresentar o Relatório com ações de manutenção que são urgentes, inclusive cabendo aos responsáveis assinarem por suas decisões. Alex Chaves sugeriu que fosse solicitada à Procuradoria Jurídica desta Casa de Leis a elaboração de Notícia de Fato ao Ministério Público. Para isso, primeiramente, Sidnei Telles comentou que seria melhor reunir em documentos todas as informações fornecidas pela Sanepar nesta reunião. Então, Alex Chaves

solicitou que a Sanepar encaminhasse à Câmara Municipal, de forma oficial, os relatos referentes às tentativas de contato com a empresa Rumo acerca do necessário reparo na área de concessão desta.

Segundo o Gerente-Geral da Sanepar, a Rumo solicitou a relação dos nomes dos funcionários que atuariam na reparação das avarias do túnel e de quais materiais seriam utilizados. Além disso, a empresa de logística requereu que o trabalho não fosse iniciado até que a concessionária contratasse profissional para acompanhar o andamento da obra. O Presidente, então, concluiu que a citada empresa está agindo com descaso, além de destacar que a CEE também está enfrentando dificuldades para estabelecer o primeiro contato com a Rumo.

Por fim, comunicou aos representantes da Sanepar que, caso necessário, a CEE os convidaria para outras reuniões. Finalizando a reunião, os vereadores consideraram o encontro frutífero e agradecerem a presença dos convidados e de sua disponibilidade. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 10h40min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM

4.4 Reunião – 17/05/2023

Aos dezessete dias do mês de maio de 2023 (17/05/2023), reuniu-se, às 9 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro. Participaram da reunião, ainda, os senhores José Gilberto Purpur, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana; Osmar Burci e Marcelo Bilhon, Engenheiros da Prefeitura Municipal de Maringá; e Eduardo Sakae, engenheiro da Urbamar à época da construção do túnel. Iniciando os trabalhos, Sidnei Telles destacou a presença dos advogados da Câmara Municipal de Maringá, os senhores José Eduardo Balera e Leonardo Mesacasa, explicando que solicitara o comparecimento destes às reuniões a partir da presente data, a fim de que assessorassem a Comissão de forma imediata quando houvesse necessidade.

O Presidente informou aos presentes que a reunião estava sendo gravada, dada a importância do tema e a ausência de documentação suficiente para embasar os estudos conforme a Comissão desejava. Esclareceu que boa parte destes arquivos, bem como dos contratos, não foram encontrados, já que foram produzidos pela URBAMAR. O Presidente relatou que, há poucos dias, recebera um documento que apontava uma decisão judicial que atribuía ao Município a responsabilidade pelo túnel ferroviário. Sendo assim, é imperativo que o Município tenha acesso ao local a qualquer momento. O vereador continuou informando que o objetivo da Comissão era estudar o túnel, a Avenida Horácio Raccanello Filho e seu entorno, a fim de tranquilizar a comunidade e ter embasamento para tomar decisões importantes.

Sendo assim, os convidados da Prefeitura Municipal, segundo ele, eram importantes para esclarecer as dúvidas sobre a Avenida citada.

Sidnei Telles relatou que, em reunião já realizada da Comissão, um dos convidados informou que, no projeto de construção do túnel, não havia a previsão da implantação de uma avenida sobre ele. Assim, sua primeira dúvida dirigida à Prefeitura Municipal era acerca da previsão da Avenida bem como dos pavimentos nela utilizados e da quantidade de veículos que circulariam no local. José Gilberto Purpur, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, relatou ter acompanhado a obra desde o início, na Secretaria de Transportes, informando que as travessias foram planejadas, já que, com o loteamento, era natural que houvesse ruas e avenidas. Sobre isso, Sidnei Telles comentou que a Avenida Tamandaré, a princípio, é que seria uma avenida, e não a Horácio Raccanello Filho. Assim, ele indagou se o pavimento utilizado nesta via era adequado; e Alex Chaves, se a carga dos veículos sobre a Avenida acima do Túnel poderia representar riscos. Em resposta, o Secretário explicou que já trabalhara na área de pavimentação e que o usual é que avenidas tenham mais reforço em seu pavimento do que ruas comuns.

Alex Chaves comentou que era importante entender se a cidade tinha política sobre restrição de veículos e do fluxo de trânsito nas vias, por conta do túnel ferroviário abaixo destas. Sidnei Telles indagou ao senhor Gilberto Purpur o motivo pelo qual tinha sido usado paver em vez de asfalto nos cruzamentos de Ruas e Avenidas com a Avenida Horácio Raccanello, o qual não soube responder. O vereador continuou questionando como poderia ter sido o processo de escolha do melhor pavimento para o local. O senhor Osmar Burci informou que a obra fora executada e fiscalizada pela URBAMAR, e que, neste período, ele trabalhava na Secretaria Municipal de Planejamento.

Sobre as perguntas dos vereadores, o engenheiro Eduardo Sakae explicou que a espessura do entorno do túnel não poderia ter base de 15 centímetros, e, sendo assim, foi feita uma base de 8 centímetros em cima da laje e utilizada brita graduada tratada com cimento. Sobre a passagem de veículos, a CESBE fez os cálculos já superdimensionando a quantidade de veículos a fim de evitar problemas. Segundo ele, nos pontos críticos de passagem de trânsito, utilizou-se paver pelo fato de ser mais fácil sua manutenção. Sobre o risco de infiltração, o engenheiro não vê problemas, visto que, abaixo do paver, há uma laje, e que há um dreno ao longo do túnel.

Com a palavra, Sidnei Telles disse que um perito da Sanepar está avaliando as causas do rompimento da tubulação, e lembrou que há depressão na via, algo que preocupa a Comissão. Por isso, indagou quem era responsável por fazer a manutenção da pavimentação, sendo informado pelo senhor Osmar Burci que é a Secretaria Municipal de Infraestrutura, por meio de sua Gerência de Pavimentação. Ele explicou que, conforme acontecem as depressões, estas são niveladas com asfalto. E, em caso de não resolução, o local é aberto e a base é analisada. Geralmente, esta está compactada, e, sendo assim, há um reforço. Essa é uma medida aplicada em toda e qualquer via, independentemente de estar sobre um túnel ferroviário, conforme o engenheiro.

Acerca do plano de execução das obras do citado túnel, a Secretaria presente na reunião informou não ter conhecimento, bem como sobre a existência de sistema de drenagem específico da Avenida Horácio Raccanello, informando apenas que ao lado norte há canaleta para escoamento de água. O Presidente frisou que o entorno do túnel ferroviário pode ser um tema mais complexo do que o túnel em si, e que a Comissão ainda não encontrara legislação que faça menção aos imóveis lindeiros, já que a Secretaria Municipal de Obras públicas citou em reunião anterior uma regra acerca da distância adequada das fundações. O engenheiro Osmar Burci comentou que há normativa municipal sobre galerias de águas pluviais que distingue avenidas e ruas comuns, mas nada específico acerca das vias sobre o túnel ferroviário. Alex Chaves lembrou que o pavimento utilizado após o fechamento da cratera aberta no dia 18 de abril era provisório.

O Presidente, com a palavra, indagou se era um problema a Prefeitura Municipal não ter liberação automática da empresa concessionária para tomar medidas de segurança ou realizar algum tipo de serviço no interior do túnel. Osmar Burci respondeu que, com tal restrição, o Município encontra dificuldades em realizar a manutenção preventiva em local de sua responsabilidade. O Secretário também informou que linhas férreas não estão sob o domínio da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, mas que, no entanto, a Prefeitura tem ido ao túnel duas vezes por semana para verificar a estabilidade da obra, ainda que sem a autorização da concessionária, constatando que o local está estável.

Sidnei Telles informou que o Corpo de Bombeiros, em reunião anterior, relatou não haver acesso ao interior do túnel ferroviário em caso de emergência, indagando se a Secretaria de Mobilidade Urbana tinha algum plano para solucionar este ponto.

Em resposta, Gilberto Purpur informou não haver plano por parte da Secretaria de Mobilidade Urbana para acesso rápido de veículos de emergência ao túnel, e que, em caso de construção de acesso, os trilhos deveriam ser reposicionados a fim de evitar problemas para a movimentação dos veículos de emergência.

O Presidente da Comissão comentou que os vereadores se preocupam com o fato de não haver memória em forma de documentos acerca da história do túnel. Além do rompimento da placa próxima à tubulação da Sanepar, ele relatou que há informações de que há outras placas com flechas, indicando que podem estar sobrecarregadas. Ademais, ele disse que seria interessante que a Comissão fosse à Avenida Horácio Raccanello Filho, juntamente com os cinegrafistas desta Casa, para filmar a situação do pavimento daquela localidade. O engenheiro Eduardo Sakae explicou que acompanhou a obra desde o início e o primeiro projeto contratado foi o da empresa Sistema PRI Engenharia Ltda, e que a CESBE Engenharia também mantinha contrato com a Prefeitura Municipal.

Alex indagou a causa de a Avenida Horácio Raccanello Filho ter sido afetada com a cratera, ao que o engenheiro respondeu que poderia ser a força da água da tubulação. O vereador perguntou se a água das chuvas poderia ter-se infiltrado no paver, ao que o engenheiro respondeu que a possibilidade era remota, já que a via foi impermeabilizada com CM-30. O senhor Eduardo Sakae sugeriu que a Comissão buscasse a informação da existência de acúmulo de água na canaleta da Sanepar ou em algum outro ponto do túnel. Ele também lembrou que existe um caderno com os projetos das obras executadas em todas as etapas de construção do túnel, o qual pode ter sido recolhido pela URBAMAR pelo seu almoxarifado e que o engenheiro tentaria localizar.

A Comissão acatou outra sugestão do engenheiro, que era entrar em contato com a senhora Olga Belai, que trabalhou na URBAMAR durante estas obras, e concordou em convidar o senhor Eduardo para a visita a ser realizada no local de interesse. Alex Chaves destacou que o túnel é responsabilidade do Município, mas que este não está tendo autorização para tomar providências. Alertou, ainda, que se ficar provado que a empresa concessionária é responsável pela manutenção do túnel e que há negligência, será necessário tomar medidas mais assertivas, já que, se houvesse manutenção preventiva, talvez não teria ocorrido o rompimento da tubulação.

Sobre o ofício a ser enviado para o Ministério Público relatando os fatos observados pela Comissão desde o início dos trabalhos, representantes da Procuradoria Jurídica desta Casa informaram que revisaram o documento e enviaram ao Procurador. O vereador respondeu que já tinha conhecimento do texto a ser encaminhado para o Ministério Público Federal e que estava satisfeito com o texto, lembrando que esta ação se deve à fala do Gerente Regional da Sanepar, que informou à Comissão que, por 20 dias, fez tentativas de resolução do dano no túnel em colaboração com a Rumo Logística, sem sucesso.

A Procuradoria Jurídica informou que, no âmbito do Ministério Público, é possível que já haja processo acerca deste tema, e que a Procuradoria-Geral do Município pode fazer uma pesquisa mais aprofundada. Finalizando a reunião, Sidnei Telles frisou que a Secretaria de Mobilidade Urbana afirmara que o serviço de fechamento da cratera era provisório e que terá de ser refeito, sendo o local monitorado mesmo sem autorização de entrada pela Rumo Logística. Além disso, será necessário discutir sobre o pavimento da Avenida Horácio Raccanello. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 10h30min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.





Fotos: Marquinhos Oliveira - CMM

4.5 Reunião – 24/05/2023

Aos vinte e quatro dias do mês de maio de 2023 (24/05/2023), reuniu-se, às 9 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro. Participaram da reunião, ainda, os

senhores funcionários da empresa Rumo Logística Giana Custódio, Gerente de Relações Governamentais; Diego Castresano, Gerente Jurídico; e José Rivaldo Parro, Gerente de Operações do Norte do Paraná. Iniciando os trabalhos, Sidnei Telles cumprimentou os convidados e lembrou que o objetivo da Comissão era, a partir das informações obtidas sobre o tema, fazer recomendações aos órgãos competentes para que estes tomem as devidas providências. Alex Chaves e Rafael Roza também agradeceram os convidados pela presença.

Como primeira demanda, Sidnei Telles solicitou à Rumo Logística agendamento de visita ao túnel ferroviário com equipe da Câmara Municipal, incluindo cinegrafistas e bombeiros. Em resposta, a senhora Giana Custódio solicitou que o agendamento fosse realizado com a máxima antecedência (de pelo menos 15 dias), visto que a companhia tem que se organizar para garantir a segurança dos visitantes em uma área operacional. Além do acompanhamento por pessoal da Rumo, é necessário treinamento de integração e segurança e fornecimento de equipamentos de proteção individual, e, por isso, a Gerente solicitou que esta Casa encaminhasse a relação dos visitantes no momento oportuno.

Alex Chaves indagou se existia escritório da Rumo Logística em Maringá, e José Rivaldo respondeu que a sede é em Curitiba, com a área corporativa e de controle de tráfego e operações. Na região de Maringá, há Gerente de Operações e Gerente de Via Permanente, além de coordenadores e funcionários operacionais, totalizando 120 pessoas trabalhando entre Maringá e Sarandi. O Presidente, em seguida, perguntou como e quando a Rumo assumiu a operação da rede ferroviária: se fora a partir de uma licitação ou se herdara o contrato da ALL. Em resposta, a senhora Giana Custódio esclareceu que a Rumo era cliente da ALL, e que, após uma quebra de contrato, a Rumo optou por assumir as operações a partir de 2015.

Hoje, a malha ferroviária da RUMO tem quase 14 mil quilômetros por todo o Brasil, segundo ela. O Gerente Jurídico explicou que a ALL não existe mais e foi incorporada pela Rumo, a qual passou a administrar todas as concessões que a ALL tinha, sendo cinco no total atualmente. Ele informou, ainda, que todos os documentos e suas alterações estão disponíveis no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) - Malha Sul.

Sidnei Telles indagou se, devido à especificidade de um trecho da operação consistir em um túnel dentro do perímetro urbano, há no contrato ou em outro

documento alguma recomendação especial. Em resposta, a senhora Giana Custódio esclareceu que não existe documento que cite isso, já que a obra do túnel foi realizada pelo Município na década de 1990, havendo convênio entre Prefeitura Municipal de Maringá e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em 2004 para conclusão. Segundo ela, não foi realizado o termo de entrega/recebimento da obra, somente passou-se a operar com a nova linha rebaixada, e vários vícios da obra começaram a aparecer (como na macrodrenagem). Sobre isso, o Presidente questionou se a empresa tinha um levantamento destes vícios, ao que a senhora Giana respondeu que não havia relatório específico, mas lembrou que o Município, em determinada época, aprovou projeto pra fazer a correção na macrodrenagem, mas que nunca fora executado.

A Gerente destacou que a Rumo promove alguns reparos paliativos, e explicou que a macrodrenagem se trata da drenagem de água pluvial urbana que vai para a linha, por ser o ponto mais baixo. Em seguida, a Comissão indagou qual era a faixa de domínio sob a responsabilidade da Rumo, requerendo o encaminhamento do mapa ou memorial descritivo atestando a informação. Em resposta, a senhora Giana Custódio informou que isso varia bastante, já que há locais com 6 metros ou 100 metros de faixa de domínio, sendo este número definido pela topografia ou previsão de duplicação da linha ou criação de pátio.

Em Maringá, a faixa permanece mais constante, com cerca de 30 metros. A Gerente esclareceu que a obrigação contratual da Rumo Logística é fazer manutenção da linha férrea, e não do túnel. José Rivaldo destacou que é realizada uma inspeção semanal na linha, e que há vários mecanismos utilizados, incluindo ultrassom. Os convidados frisaram que DNIT e ANTT participaram das tratativas para fazer com que o Município fosse cientificado dos vícios da obra e que a Prefeitura chegou a apresentar um projeto para solucionar o caso, sem execução de fato até o momento. Como nunca houve termo de recebimento da obra do túnel pela Rumo, e como não foi esta a executora da obra, não há o que se falar em responsabilidade da Rumo pelo túnel.

Sobre o transporte de cargas, José Rivaldo informou que não circulam vagões cheios ou vazios com combustível, desde 2009, por conta de uma ação civil pública e que também por questões operacionais da empresa não há a necessidade de trafegar com vagões de combustíveis pelo interior do túnel. Giana Custódio destacou que houve várias reuniões com participação da Prefeitura Municipal, DNIT e ANTT

com o fito de apontar os vícios da obra do túnel ferroviário, e que buscária no arquivo da companhia documentos que demonstrassem este fato, incluindo o projeto aprovado com o contrato de execução da macrodrenagem. Na ocasião da cratera na Avenida Horácio Raccanello Filho, ela informou que o setor de Engenharia de Infraestrutura da Rumo Logística tentou encontrar o projeto de construção do túnel, sem sucesso.

Segundo Sidnei Telles, o Corpo de Bombeiros recebeu um plano de ações em 2016 que seria executado pela ALL, e que seria interessante que a Comissão se atentasse a este documento para averiguar as responsabilidades. Rafael Roza indagou o que de fato havia ocasionado a citada cratera, e a senhora Giana respondeu que a Sanepar informara que foi o rompimento de uma adutora, tendo feito a correção na parte de cima inicialmente e posteriormente na parte de baixo. Alex Chaves lembrou que o Gerente Regional da Sanepar informou à Comissão que a equipe estava pronta para fazer a correção no muro de arrimo, mas os profissionais tiveram sua entrada negada ao interior do túnel por mais de 20 dias. Diante disso, a CEE precisou tomar uma atitude a fim de não incorrer em prevaricação. Sobre isso, Giana Custódio informou que a Sanepar está autorizada a entrar no local desde o início do mês, havendo um termo de autorização do dia 5 de maio. Segundo ela, o processo foi célere por parte da Rumo. Sendo assim, Sidnei Telles solicitou o documento citado. José Rivaldo destacou que a autorização da Rumo é destinada tão somente a utilizar o gabarito da via (após o treinamento já citado, com sinalização da ferrovia, alteração no modo de operacionalização etc.), já que o túnel não é de responsabilidade da Rumo, não cabendo à empresa autorizar ou não obras e reparos nele.

O Gerente Jurídico explicou que a área dos trilhos é da União, e Rumo tem concessão por contrato no qual constam todas as obrigações da empresa (disponível no site da ANTT). Como o túnel não fora concedido, a Rumo assumir este compromisso geraria um desequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Segundo ele, a obra deveria ter sido entregue à União via DNIT, à época, com aditivo ao contrato de concessão da Rumo para que a empresa passasse a ser responsável pela obra. Sendo assim, Sidnei Telles solicitou que fosse contactado representante do DNIT Ferrovia em Brasília, cujo contato seria fornecido pela senhora Giana. Diego Castresano aproveitou para lembrar que é obrigatória a manutenção de faixa não edificante de 15 metros a partir da faixa de domínio,

cabendo aos Municípios preservarem esta área, consoante Lei Federal de Parcelamento do Solo Urbano-. Portanto, a CEE solicitou que a Prefeitura Municipal informe se esta disposição vem sendo cumprida. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 09h59min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.



Foto: Adriano Marquioto



Foto: Camila Maciel

4.6 Reunião 07/06/2023

Aos sete dias do mês de junho de 2023 (07/06/2023), reuniu-se, às 17 horas, on line, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro. Participaram da reunião, ainda, representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT os senhores Eloi Angelo Palma Filho, Diretor Substituto Ferroviária do DNIT,

Francisco de Assis Mesquita, Coordenador de Concessões Ferroviárias do DNIT, Marcelo Chagas, Analista de Estrutura de Transportes do DNIT e a senhora Zilda Maria dos Santos Mello, Engenheira do DNIT. O vereador Sidnei Telles fez sua apresentação, cumprimentou todos os presentes e explicou as razões da Comissão de Estudos, que parte do episódio do rompimento de uma adutora da Companhia de Saneamento do Paraná (Sanepar) em 18 de abril do corrente ano, que provocou uma cratera na Avenida Paraná e derrubou o muro de arrimo do túnel que passa pelo centro da cidade de Maringá, explanou que a comissão ouviu a empresa Rumo e os engenheiros do município que participaram na construção do túnel, que há uma carência de documentos de como foi realizada a construção do túnel.

Assim, a comissão gostaria de ouvir o DNIT sobre a construção do túnel e qual a participação do órgão nas obras rebaixamento da linha férrea, oportunamente lembrou que foi criada uma empresa pública municipal para construir o túnel, no caso, a URBAMAR, que contratou pelo processo licitatório uma construtora de Curitiba para execução da obra, mas que por infelicidade a empresa sofreu um incêndio que acabou queimando todos os documentos da obra do túnel de Maringá, lembrou ainda que no final da construção do túnel houve uma disputa de pagamento das últimas parcelas entre a empresa, o prefeito da época e URBAMAR, em razão da falta de pagamento a construtora não entregou os cadernos da obra, portanto a comissão solicitou a prefeitura cópia de documentos, pois a URBAMAR não existe mais, no entanto a Engenheira Jocelei que trabalhou na obra do túnel e que ainda trabalha para o município de Maringá detém alguns projetos da época e ficou de entregar a esta comissão de estudos.

Ainda, explicou que a grande dificuldade no começo foi ter o acesso ao túnel, pois a empresa Rumo demorou para liberar o acesso para que a Sanepar realizasse o conserto do muro de arrimo, que no presente momento já tem o acesso e já está realizando a obra. A Rumo alega, conforme relato em reunião da Comissão, que a obra do túnel nunca foi entregue, por isso afirma não ter nenhuma responsabilidade na manutenção do túnel, mas para parece que esse não é o fato e a comissão está esperando os documentos para comprovar o responsável para tanto.

O presidente da CEE informou que após o término desta obra a operação ainda era da Rede Ferroviária, depois passou por concessão para empresa ALL que é, atualmente, a empresa RUMO. Portanto, perguntou para os representantes do DNIT se, com o término da obra, há algum documento de entrega para o Governo

Federal e que depois o repasse para a Rede Ferroviária. Ainda, ressaltou que ninguém assume a responsabilidade de fazer acompanhamento e manutenções do túnel, pois está indignado por ausência dessa responsabilidade de uma obra de engenheira sólida de mais de 20 anos, por onde passa o trem de transporte de carga.

Sidnei Telles ainda fala que a RUMO atesta que as áreas de 6 (seis) metros de cada lado do trilho é de sua responsabilidade, e que não deveria ter as construções acima do túnel, como prédios e demais empreendimentos, mas o que a Prefeitura alega que foram realizados estudos estruturais para a permissão dessas construções. Por isso, que a comissão gostaria de saber o que exatamente ocorreu, através de documentos concretos, pois o que se tem hoje são apenas memórias personalizadas, daquilo que as pessoas se recordam e contam, portanto, a coleta de documentos será relevante para saber o tamanho da responsabilidade da Prefeitura de Maringá. Dessa forma, Sidnei perguntou se o DNIT tem este pacto de documentos e como isso foi encaminhado, e se não tem, quais passos podem ser realizados para ajudar esta Comissão Especial de Estudos.

Com a palavra, o Senhor Elio explanou que tem pouca experiência para este caso, mas entendeu a demanda da comissão e que ajudará na busca de documentos e no que for preciso para atender os estudos do Legislativo Municipal. Seguindo, a Senhora Zilda que teve experiência na época da construção do túnel, relatou que não teve acesso ao projeto da construção desse túnel, e que a Prefeitura de Maringá realizou empréstimo internacional para a construção dessa obra dentro de um projeto de reurbanização, isso foi no início da participação do governo federal com o município de Maringá. Assim, ressaltou que trabalhava somente o que estava no escopo de sua competência, e sempre entendeu que a responsabilidade era da prefeitura quanto a construção do túnel, pois foi projetado e pago pela prefeitura. Assim, o DNIT somente executou obras de rebaixamento. Ela ouviu dizer que talvez a Prefeitura e a Rede Ferroviária fizeram um contrato de permuta diária, mas não sabe se ocorreu de fato, lembrou que o projeto de construção do túnel deveria ser aprovado pela Rede Ferroviária. Como a Rede Ferroviária foi extinta, o acervo foi repassado para o DNIT, mas lembrou que existem lacunas, entretanto ressaltou que o DNIT tem os documentos das obras de rebaixamento que foram realizados com a Prefeitura de Maringá, primeiro foi realizado um convênio para realizar o projeto de rebaixamento e o túnel já existia e fizeram o projeto de recuperação, em razão do

tamanho do espaço urbano foi realizado urbanização, porém quanto ao túnel não sabe quem realizou e aprovou, que deveria ser aprovado pela Rede Ferroviária, ela acredita que deve ter sido aprovado pela Rede mas desconhece qualquer contrato e não tem ciência de qualquer documentação sobre isso. O que poderia ser feito é pesquisar com a Rumo e a Rede para localizar, pois ela não sabe como foi tratado isso tudo.

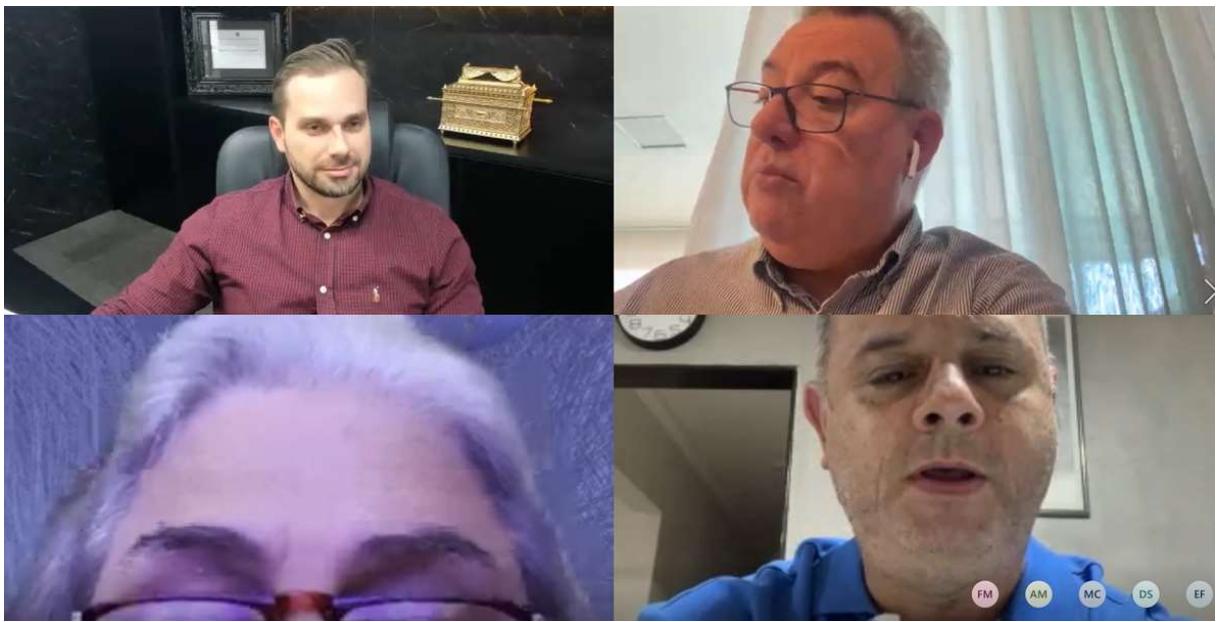
Na sequência, o vereador Sidnei Telles perguntou se poderia fornecer a cópia do convênio e se nele há um trecho mencionado qual foi a parte que foi entregue ao DNIT, e do DNIT para a concessionária. A Engenheira Zilda respondeu que a competência para realizar a concessão é da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, pois ela que faz o repasse para operação, mas ressaltou que na localidade sempre foi realizado operação, pois não é um trecho novo. O DNIT fez uma entrega/recebimento, no regimento deles, tem uma condicionante que a Prefeitura deveria complementar e refazer todo o serviço de drenagem, porque existia uma falha na seccionagem da drenagem, ela lembra que a Prefeitura deu início ao projeto. Ainda, mencionou que o DNIT complementaria até a Avenida Paranavaí ou até o pátio de manobras, mas o DNIT ficou fora disso, e lembra que foi avisado a Prefeitura quanto aos problemas de drenagem, que teve dificuldades nesse projetos porque não conheciam as redes de serviços instaladas da prefeitura, para tanto foi realizado projeto pela prefeitura, mas não teve os devidos cuidados e ela seccionou o problema, e informou que a RUMO vem realizando obras de manutenção, para a Engenheira Zilda, se não achar de quem é a responsabilidade, deverá realizar um acordo para tanto, explicou que na época da construção do túnel o DNIT não existia.

O Senhor Marcelo informou que a RUMO transferiu as linhas férreas, como patrimônio, para o DNIT, mesmo com a concessão ela arrendou as linhas férreas para as concessionárias, e a ANNT tem todas as obras de artes que fazem parte dessa linha férrea (viadutos e túneis), portanto se a RUMO está alegando que esta obra nunca foi entregue a ela, provavelmente a obra não está cadastrada na ANTT, pois a ANTT exigiria alguma manutenção necessária, sugeriu que depois do conserto da adutora, o município realizasse algum tipo de contrato de responsabilidade junto a RUMO, ainda disse, que vale a pena consultar a ANTT para saber se houve ou não a entrega dessa obra para RUMO. Assim, ficou na responsabilidade do DNIT realizar está consulta ao ANTT. O vereador Alex Chaves

ressaltou a importância dos representantes do Governo Federal na participação desse debate. Seguindo, Marcelo disse que todo procedimento que o DNIT participa, recebe a obra da construtora com a concessionária e com ANTT, o DNIT recebe a obra no aspecto de patrimonial de engenharia, a operadora da ferrovia recebe sob aspecto operacional e a ANTT recebe no aspecto operacional e regulatório, ou seja, recebem no mesmo ato e firmam em documento.

No caso, a ANTT vai realizar o contrato de arrendamento, a concessionária fica ciente que tá assumindo aquele trecho ferroviário e que deverá realizar as devidas manutenções, e o DNIT vai incorporar no seu patrimônio na sua faixa de domínio, e parece que no caso do túnel faltou isso tudo. Ainda, a Engenheira Zilda comentou que ninguém construía um túnel ou viaduto na linha férrea sem que a REDE opinasse e examinasse. Afirmou que na obra do rebaixamento foi realizado dessa maneira.

Por fim, o Presidente da Comissão Especial de Estudos, vereador Sidnei Telles ressaltou que a importância no momento é o compromisso de procurar os documentos para saber se houve ou não a regulamentação junto a ANTT, a localização dos convênios e o pedido de drenagem que a prefeitura não cumpriu. Em razão disso, a comissão documentará tudo o que for fato no relatório, que poderá ser instrumento para o Tribunal de Contas e demais órgãos fiscalizadores da administração pública, para corrigir aquilo que não está feito e, principalmente, dar segurança para população, oportunamente fica estabelecido que a fonte de contato do DNIT será o Senhor Marcelo, celular (61) 981438069, e-mail marcelo.chagas@dnit.gov.br, assim esta comissão oficiará as solicitações ao DNIT. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 17h52min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.



4.7 Reunião – 05/07/2023

Aos cinco dias do mês de julho de 2023 (05/07/2023), reuniu-se, às 9 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro, bem como os senhores advogados da Procuradoria Jurídica desta Casa, José Eduardo Balera e Leonardo Mesacasa. Iniciando os trabalhos, a Comissão destacou os Ofícios n. 294/2023 - SECOM, 320/2023 - SECOM, 374/2023 - SECOM e 410/2023 - SECOM, tendo sido os dois primeiros encaminhados à Prefeitura Municipal, e os demais para a empresa Rumo Logística e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT sequencialmente. Houve respostas aos Ofícios n. 294/2023 - SECOM e n. 320/2023 - SECOM, por meio dos Ofícios n. 1599/2023 - GAPRE e 1674/2023 - GAPRE, aos quais estavam anexados diversos documentos, incluindo projetos de engenharia e autos do Processo 5011382-05.2014.4.04.7003 da 1ª Vara Federal de Maringá, tendo sido organizados em um “sumário” pela Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, para melhor compreensão da CEE.

Sidnei Telles destacou que, durante os estudos, foram realizadas consultas a profissionais técnicos e envolvidos na construção e fiscalização do túnel ferroviário, além de terem participado de visitas técnicas na via acima do referido túnel e em seu interior. Sendo assim, o objetivo desta reunião era analisar as informações obtidas pela CEE até o momento, a fim de decidir os próximos passos. O vereador comentou que a função da Comissão é fundamental para embasar a responsabilidade da concessionária Rumo Logística e de outros entes quanto à manutenção da obra. Sobre os documentos de engenharia encaminhados pela Prefeitura Municipal, ele disse que estes seriam úteis em caso de perícia

especializada, além de possuírem valor histórico para a cidade. A preocupação da CEE, no entanto, segundo o Presidente, é avaliar se existe risco ou não relacionado ao túnel.

Em reunião com o DNIT, não foram apresentados documentos que demonstrassem que as obras referidas foram autorizadas, ainda que o Departamento garantisse que estavam ocorrendo dentro da legalidade e com autorização de órgãos competentes. Sendo assim, é necessário definir exigências de segurança e de responsabilidade na verificação periódica das condições do túnel, bem como nas manutenções necessárias, segundo o vereador. Sidnei Telles comentou, ainda, que os locais de fragilidade do túnel talvez sejam as intersecções, já que, na Avenida Horácio Raccanello Filho, seu pavimento e a área do túnel abaixo da via foram projetados com capacidade para ter resistência ao tráfego mais intenso possível, de acordo com resposta recebida da Prefeitura Municipal.

Os vereadores observaram que, sobre a passagem de composições ferroviárias carregadas, total ou parcialmente, com combustíveis inflamáveis, ou, ainda, vazias sem a adequada desinfecção, a Rumo Logística respondeu, em reunião desta CEE, que este fato não ocorre, mas sem apresentação de documento que regulamente este tipo de transporte.

Sobre a existência de instrumento legal normativo sobre os padrões das edificações na Avenida Advogado Horácio Raccanello Filho, relativos ao distanciamento da área do túnel, técnica de perfuração do solo, ou outros dispositivos, em resposta a Prefeitura Municipal informou que existe a Lei Complementar n. 416/2001, que regulamenta o parcelamento, o uso e a ocupação do solo na área denominada Zona Especial 1 - Novo Centro.

Concluindo as discussões, a CEE deliberou por reiterar o Ofício n. 374/2023 - SECOM à RUMO Logística, alertando-a de que a Comissão tem prazo definido em Portaria para concluir os trabalhos; solicitar à Procuradoria Jurídica a elaboração de um relatório acerca dos documentos anexos ao Ofício n. 1674/2023 - GAPRE; solicitar à SANEPAR cópia do laudo pericial acerca do entorno do incidente ocorrido em abril na Avenida Horácio Raccanello Filho; e aguardar a resposta do DNIT ao Ofício n. 410/2023 - SECOM. Ainda, discutiram a possibilidade de se cobrar que o processo judicial em andamento decida acerca das responsabilidades para com o túnel ferroviário. Em seguida, agendaram a próxima reunião para o dia 2 de agosto do corrente ano. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às

09h48min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.

4.8 Reunião – 09/08/2023

Aos nove dias do mês de agosto de 2023, reuniu-se, às 10 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro, bem como os senhores advogados da Procuradoria Jurídica desta Casa, José Eduardo Balera e Leonardo Mesacasa. Iniciando os trabalhos, o Presidente da CEE destacou que a Procuradoria Jurídica elaborara relatório acerca dos documentos anexos ao Ofício n. 1674/2023 - GAPRE, que incluíam projetos de engenharia e autos do Processo 5011382-05.2014.4.04.7003 da 1^a Vara Federal de Maringá. Frisou, ainda, que a empresa Rumo Logística não havia respondido o Ofício nº 447/2023 - SECOM, por meio do qual a Comissão solicitara documentos. Em seis de julho, no entanto, a empresa comunicou que estava finalizando a compilação dos arquivos e informações. Dessa forma, o Coordenador da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias informou aos vereadores que fez contato telefônico com a empresa e que vem acompanhando o recebimento da resposta. Sidnei Telles disse que também não havia resposta ao Ofício nº 448/2023 - SECOM, por meio do qual a CEE solicitara à Gerência Regional de Maringá - Sanepar cópia do laudo pericial elaborado acerca da tubulação rompida na data de 18 de abril de 2023, no cruzamento das avenidas Paraná e Horário Raccanello Filho, no Centro de Maringá.

Segundo o Presidente, o representante da Sanepar inteirou ao vereador que a Companhia formulara pedidos de esclarecimento ao perito responsável pelo caso, e que, deste modo, estava aguardando estes dados para que pudesse encaminhar um documento completo a esta Casa de Leis. Com a palavra, Alex Chaves afirmou que a CEE já poderia tomar algumas medidas, como prorrogar o prazo de funcionamento desta, visto que ainda não se esgotara o tema de estudo e que o prazo para o término dos trabalhos era o dia nove de setembro. Segundo ele, a fase atual era de coleta de documentos, como o laudo pericial a ser fornecido pela Sanepar. Seria interessante, de acordo com o vereador, estabelecer uma periodicidade quinzenal para as reuniões da Comissão ou, ainda, somente realizá-las quando do recebimento dos documentos pertinentes. Alex Chaves sugeriu que a CEE, junto ao Corpo de Bombeiros, trabalhasse na elaboração de um Plano da Defesa Civil. Para o Presidente, o melhor seria solicitar ao Corpo de Bombeiros a elaboração deste documento após as conclusões finais da CEE.

Em seguida, aproveitou para sugerir a realização de um futuro convite a uma servidora aposentada da URBAMAR que poderia ter conhecimentos importantes para os presentes estudos. Sobre a resposta do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT ao Ofício n. 410/2023 - SECOM, por meio do qual a CEE solicitou o encaminhamento de arquivos conforme o acordado em reunião online realizada no dia 07 de junho do corrente ano, Sidnei Telles informou ter estudado os documentos e destacado o que era mais relevante, em sua opinião. Acerca dos autos do Processo 5011382-05.2014.4.04.7003 da 1ª Vara Federal de Maringá, fornecidos pela Prefeitura Municipal de Maringá, José Eduardo Balera comentou que a ação judicial tratava de alguns pontos que não tem a ver diretamente com o objetivo da CEE. No entanto, há uma sentença que obriga a adequação da estrutura do túnel e atribui responsabilidades. Porém, o advogado lembrou que a decisão final será do Tribunal, já que há recurso de todas as partes do processo. Uma medida interessante, segundo ele, seria indagar ao Ministério Público, quais medidas estão sendo tomadas acerca do tema. Para o Presidente, o melhor seria fazer esta solicitação no relatório final.

Ainda sobre a resposta do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT ao Ofício n. 410/2023 - SECOM, Sidnei Telles informou que não há documento anterior ao ano de 2003, e que um dos objetivos da CEE deve ser atestar que a obra do túnel ferroviário fora realizada dentro das normas pela

URBAMAR e pela Prefeitura Municipal. Nos documentos recebidos, no entanto, é possível observar que obras foram realizadas entre 1990 a 1999, de forma oficial, e que incluíam a linha férrea e um “falso” túnel ferroviário. Com a palavra, Alex Chaves comentou que, para ele, era clara a entrega da extensão do túnel do Município para a Rede Ferroviária, o que o fazia entender que a manutenção era responsabilidade da Rumo Logística. José Eduardo acrescentou, dizendo ser possível concluir a partir dos documentos que o Município não fora o único responsável por acompanhar as obras, visto que convênio mostra participação do DNIT e da Rede Ferroviária e há termo de recebimento da obra do rebaixamento. Sobre isso, Sidnei Telles alertou que esta obra do rebaixamento se referia à fase concretizada após a construção do túnel ferroviário.

O Presidente apontou que um dos caminhos da CEE era solicitar à Rumo Logística que se responsabilizasse pelo túnel, além de, a partir da perícia, apontar medidas emergenciais. Rafael Roza comentou que o laudo pericial poderia apontar a causa da abertura da cratera no cruzamento das avenidas Paraná e Horácio Raccanello Filho: infiltração no pavimento ou rompimento de tubulação de água. Sobre isso, Sidnei Telles informou que acreditava que laudo destacará que a resistência daquele ponto do muro de arrimo não cumpria as normas, e que talvez seja necessário contratar esclerometria de alguns pontos do local. Em resposta ao vereador Alex Chaves, que entendia que a responsabilidade era da Rumo Logística, Sidnei Telles lembrou que a obra foi entregue para a concedente, que é a Rede Ferroviária/DNIT, e não para a Rumo. Sobre o tema, José Eduardo destacou que a discussão da responsabilidade cabe ao Ministério Público, visto que a empresa afirma que o recebimento do túnel ferroviário e as obrigações com este não constam do contrato de concessão. Por fim, o Presidente declarou que a CEE dispunha de documentos suficientes para que fossem exigidos procedimentos de segurança. Sendo assim, agendaram a próxima reunião para o dia 23 de agosto do corrente ano, às 10 horas. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 10h37min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos presentes.

4.9 Reunião – 30/08/2023

Aos trinta dias do mês de agosto de 2023, reuniu-se, às 10 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro, bem como os servidores da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias e os senhores advogados da Procuradoria Jurídica desta Casa, José Eduardo Balera e Leonardo Mesacasa. Iniciando os trabalhos, o Presidente da CEE destacou que esta reunião era bastante importante, pois este era um momento do andamento dos estudos em que os vereadores já tinham disponíveis informações necessárias para a análise crítica final dos membros. Estes dados foram obtidos in loco, tanto no interior do túnel quanto em seu pavimento superior onde ficam as vias urbanas do Município; e recebidas de órgãos externos após os diversos requerimentos realizados durante o curso do prazo de funcionamento da Comissão. Sendo assim, Sidnei Telles sugeriu que, na presente ocasião, os membros fizessem uma breve análise dos documentos recebidos desde a última reunião, em nove de agosto, e, em seguida, emitissem seus apontamentos para que o Relator Alex Chaves os considerasse a fim de elaborar um relatório prévio dos estudos da Comissão.

Ato contínuo, o Presidente informou que, durante a semana anterior, enumerou diversos tópicos que deveriam estar, em sua opinião, presentes no relatório, a saber:

- Informações sobre a autorização para a construção do túnel;
- Que órgão ou instituição é responsável pela manutenção do túnel;

- Data da entrega da obra;
- Estado de conservação do túnel;
- Acesso ao túnel para casos de sinistros;
- Transporte de inflamáveis no local;
- Situação das adutoras e monitoramento;
- Situação da drenagem na faixa de servidão;
- Riscos para imóveis lindeiros;
- Situação do cruzamento do final do túnel com as avenidas Pedro Taques e Paraná;
- Condição do pavimento sobre o túnel e no complemento da pavimentação da Avenida Dr. Horácio Raccanello Filho após a implantação da estrutura do túnel;
- Condições da estrutura e das placas do muro de contenção".

Na sequência a Seção de Comissões Permanentes e Temporárias apresentou os citados tópicos com a provável resposta a cada caso, de acordo com os documentos recebidos pela CEE até então. Dessa forma, o vereador Alex Chaves, relator da CEE, comunicou que, após a reunião, elaboraria o texto do documento e disponibilizaria aos demais membros para contribuição com informações ou análises.

Em seguida, a Seção de Comissões Permanentes e Temporárias apresentou um resumo de apontamentos realizado a partir do Parecer Técnico cedido pela Companhia de Saneamento do Paraná – Sanepar Maringá a esta Casa, que teve como objetivo avaliar e esclarecer as possíveis causas da abertura de cratera em estrutura do pavimento localizado no entroncamento da Avenida Paraná com a Avenida Horácio Raccanello no Município de Maringá (Doc. SEI n. 0309249).

Segue o texto do citado resumo:

Local: Entroncamento da Avenida Paraná com a Avenida Horácio Raccanello, na região central do município de Maringá, no Estado do Paraná (Página 15).

O que dispõe de infraestruturas nesta região: Página 15 e seguintes, pavimentação viária; soluções de drenagem de águas pluviais; soluções de abastecimento de água potável; soluções de esgotamento sanitário; rede de iluminação pública; rede de distribuição de energia elétrica pública e domiciliar;

pavimentação da calçada; sinalização viária horizontal e vertical; conjunto de obras para transporte terrestre via ferrovia.

Em relação à infraestrutura da Avenida Horácio Raccanello, tem-se que em 2006 foi feita implantação de nova rede de galerias pluviais em todo trecho e instalação de rede de energia elétrica subterrânea. A inauguração da avenida, conforme notícias em mídias digitais, foi em agosto/2006. A execução de arborização e paisagismo ocorreu após a liberação da avenida para tráfego.

Nos entroncamentos das avenidas que cruzam a Avenida Horácio Raccanello, utilizou-se blocos pré-moldados de concreto intertravados como revestimento superficial, e nos demais trechos se utilizou de revestimento asfáltico. Demais características relacionadas ao pavimento do entroncamento da Avenida Horácio Raccanello com a Avenida Paraná, bem como apresentação de alguns detalhes construtivos, referentes à estrutura do pavimento, serão apresentados no Item 5.2.1.

Na região mais central da cidade, entre as Avenidas Paraná e Pedro Taques (trecho da construção do Falso Túnel), as sondagens de simples reconhecimento com SPT evidenciam um manto de solo mais espesso, onde predomina o Latossolo Vermelho Distroférrico. A camada de solo evoluído apresenta espessuras em torno de 14 m.

Na Figura 04, mostra a Laje do túnel ferroviário atravessando grande área da cidade, chamada de Novo Centro – Década de 90.

Ano 2003: início das obras de infraestrutura viária sobre a laje do túnel, atual Avenida Horácio Raccanello.

Quem fez os projetos estruturais referente à obra de rebaixamento da via-férrea: a empresa Tramo Sociedade Civil – Estruturas, e a empresa responsável pela execução foi a Cesbe S.A (Página 19).

Dimensões do túnel: Seu comprimento total é de 1.645,70 m, sua largura útil de 15,20 m, e altura livre interna de 7,66 m. Foi projetada na interseção da direção do eixo da Av. Getúlio Vargas com o túnel, uma estação ferroviária para passageiros (Página 19).

Escoamento da água: As águas de escoamento externo são coletadas em uma malha de drenos horizontais e verticais em PVC, localizadas na face externa das placas pré-moldadas. Estes drenos estão interligados com as canaletas existentes nas laterais ao longo do túnel (Página 20).

Justificativas do ocorrido: dados pluviométricos do município de Maringá, referentes às quantidades de chuva acumulada por hora, dos dias 16, 17, 18 e 19 de abril de 2023, obtidos pelo Site do Instituto Nacional de Meteorologia – INMET (página 26 e seguintes).

O anel de abastecimento de água da Sanepar, que sofreu ruptura no entroncamento da Avenida Horácio Raccanello com Avenida Paraná, trata-se de uma rede de distribuição em ferro fundido dúctil de 200 mm (DN 200). A rede segue paralela à Avenida Paraná, cruzando o túnel ferroviário perpendicularmente.

Com os dados apresentados, fica confirmado o momento em que passou a ter uma alteração em relação a vazão de água no trecho, sendo a partir da 00:00 do dia 18/04/2023. Conclui-se com essa análise que, na madrugada do dia 18/04 iniciou um vazamento na rede, vindo o trecho a romper posteriormente. Conforme informado pelos representantes da Sanepar, segundo análises dos registros da companhia, a tubulação veio a romper por volta das 5:40 do dia 18/04/2023.

Inspeção Técnica: Os trabalhos foram iniciados no dia 26 de abril de 2023. A vistoria no local de abertura da cratera, e em todo entorno da região do Novo Centro, foi realizada nos dias 22 e 24 de maio de 2023. Nas datas foram feitos registros fotográficos, coletados dados in loco para detalhamento dos elementos construtivos existentes, além de uma ampla inspeção visual da região. O local da abertura foi paralelo à parede de contenção do túnel, sendo sua estrutura também danificada. A parede de contenção do túnel cedeu na parte inferior, dando passagem para o solo da estrutura do pavimento, que ficou acumulado no interior do túnel, cobrindo parte dos trilhos. Página 35 e seguintes.

Conserto da estrutura do pavimento: Conforme relatado pelos representantes da Sanepar, no dia 18/04/2023, após definirem tecnicamente a melhor solução para reconstrução da estrutura do pavimento, a equipe da Sanepar iniciou os serviços para estabilização e fechamento da cratera. É válido ressaltar que, além da reconstrução de toda a estrutura do pavimento, os serviços de desobstrução dos trilhos ferroviários no interior do túnel e de fechamento da cortina lateral de contenção no interior do túnel foram/estão sendo realizados pela Sanepar. Página 43 e seguintes.

Conserto cortina lateral inferior do túnel: Segundo informações prestadas pelos representantes da Sanepar, a liberação para início dos trabalhos no interior do túnel ocorreu na semana do dia 22/05/2023. Ainda conforme relatado, a demora

para execução dos reparos na cortina do túnel se deu por conta de algumas exigências feitas pela concessionária Rumo à Sanepar. Assim que solucionados os trâmites necessários, a equipe da Sanepar teve a liberação para realização dos serviços no local.

Segundo relatado pelo Engº Rafael Benati, representante da Sanepar presente no dia da inspeção no túnel, a solução a ser adotada no local será a colocação de tela metálica de 6.3 mm e concretagem (Página 48 e seguintes).

Situação da Avenida Horácio Raccanello: Após caracterizada a condição de determinado trecho, tratamentos de manutenção, preservação e reabilitação devem ser planejados e aplicados para prolongar a vida útil dessa estrutura.

O trecho em questão possui um total de 7 entroncamentos, conforme apresentado na Figura 56, todos com revestimento em blocos intertravados de concreto, e as demais ligações entre os entroncamentos foram executadas com CBUQ (imagem página 57).

O laudo segue nos outros entroncamentos. Seria interessante observar e reparar.

Defeitos no pavimento: Foi feita uma inspeção visual ao longo dos 1645,70 m da Avenida Horácio Raccanello; Desnível entre estruturas diferentes; Trincamento por propagação de juntas; Panelas; Intemperismo; Remendos defeito; Deterioração de remendos (Página 69 e seguintes).

Defeitos no passeio público: Deslocamento das peças (vertical, horizontal e rotação); Rejuntamento desgastado; Depressão na superfície; Desgaste superficial das peças (Página 71).

Situação do Túnel: Foram observados durante a inspeção diversos problemas que evidenciam a falta de manutenção no interior do túnel.

Infiltração nas juntas de dilatação da laje do túnel; Armaduras expostas em vigas; Infiltração em pontos de passagem de tubulação de drenagem; Tubulações verticais de drenagem deterioradas; Falta de padrão em relação à distância entre buzinotes; Identificação de buzinotes entupidos; Desplacamento do concreto projetado; Infiltração em juntas das placas pré-moldadas; Camada de concreto projetado fora do prumo (Página 72).

Laje do Túnel: Para esse grupo, os principais danos encontrados foram infiltração nas juntas de dilatação e armaduras expostas em vigas, conforme apresentado nas Figuras 74 a 77 (Página 72).

Dispositivos de Drenagem: Para esse grupo, os principais danos encontrados foram infiltração em pontos de passagem de tubulações, deterioração de diversas tubulações verticais, falta de padrão em relação à distância entre os buzinotes e buzinotes entupidos, conforme apresentado nas Figuras 78 a 88 (Página 75).

Cortina Lateral Inferior do Túnel: Para esse grupo, os principais danos encontrados foram deslocamento do concreto projetado, infiltração nas juntas das placas pré-moldadas e cortina lateral do túnel fora do prumo, conforme apresentado nas Figuras 89 a 102 (Página 80).

Danos Constatados – Página 88 e seguintes

- **Estrutura do Pavimento:** Constatou-se que houve o colapso de parte da estrutura do pavimento localizado no entroncamento, ao lado da cortina lateral do túnel, com abertura de cratera de grandes dimensões. O material foi carreado para dentro do túnel, por meio da abertura que houve na parte inferior da parede de contenção, ficando depositado sobre os trilhos da ferrovia.
- Analisando as imagens disponibilizados no Street View, foi possível observar que a maioria dos danos supracitados existem desde 2011 (não há registros de imagens do entroncamento no Street View antes de 2011), ficando evidente a falta de manutenção corretiva e preventiva no local ao longo dos últimos 12 anos. Além disso, é válido observar que a implantação dos entroncamentos da Avenida Horácio Raccanello, utilizando blocos de concreto intertravados, ocorreu no ano de 2006. Desse modo, conforme os registros obtidos, fica claro que após 5 anos da entrega da via, a superfície desse pavimento já apresentava danos.
- (Figura 107). Existência de desnível entre a superfície construída sobre a laje do túnel e a superfície construída sobre o aterro – Registros entre 2011 e 2023 (Página 92).
- Desse modo, a utilização de peças pré-moldadas de concreto (piso intertravado) sobre a laje de uma estrutura em concreto não está seguindo especificações normativas (Página 101).
- Figura 118. Ausência de laje de transição entre diferentes estruturas.

- Analisando o projeto de pavimentação, elaborado por VEGA – Engenharia e Consultoria Ltda, cuja impressão definitiva foi em outubro de 2005, conclui-se que: A laje de transição não foi considerada em projeto; A espessura do colchão de areia para assentar os blocos de concreto não está de acordo com o exigido em norma, uma vez que se recomenda 4 cm.
- Porém, conforme já apresentado, a existência do solavanco ao longo de toda extensão da Avenida pode ter como causa um aterro mal executado, ou por utilização de solo de má qualidade, ou por falhas na compactação. A má compactação das camadas do aterro pode deixar vazios no interior da estrutura e com o passar dos anos, devido há diversos fatores, esse solo pode vir a sofrer adensamento, resultando em diversos danos na superfície, tanto danos estruturais quanto danos funcionais.
- É válido salientar que, nos trechos de entroncamentos, onde se nota diversos pontos em que há rejuntamentos desgastados, deslocamentos de peças, guias laterais de confinamento deterioradas, entre outros, associados com uma possível má compactação das camadas do aterro, a infiltração de água pode ser agravada devido a essas circunstâncias existentes.
- Inferior Túnel: Em vistoria in loco, foram constatadas algumas divergências ao especificado em projeto, conforme apresentado nas Figuras 147 a 154.
- Apontamentos de vários defeitos.
- Conclusão: Pôde-se constatar a falta de planejamento em relação às atividades de manutenção e conservação do pavimento de toda a Avenida Horácio Raccanello. Tem-se que pavimentos que ao longo do tempo apresentam ondulações, afundamentos, depressões, revelam que foram construídos sobre bases com suporte insuficiente, sobre subleitos instáveis ou que passaram a ser submetidos a tráfegos superiores aos previstos no Projeto Executivo de Engenharia. Desse modo, a causa deve ser investigada para correta intervenção garantindo um bom desempenho da estrutura.
- Também ficou evidenciado o descaso dos gestores municipais em relação aos problemas existentes no interior do túnel, uma vez que, desde o ano de 2014, diversos danos foram apontados ao longo dos 1645,70 m de obra. Mesmo sendo solicitado, na época, intervenções para melhoria da estrutura, ainda fica notória a existência de diversas patologias que poderiam ser

solucionadas através de um plano de manutenção adequado, garantindo assim o correto funcionamento do sistema.

- Em relação às patologias observadas durante a inspeção no interior do túnel, destacam-se: infiltração nas juntas de dilatação da laje do túnel; armaduras expostas em vigas; infiltração em pontos de passagem de tubulação de drenagem; tubulações verticais de drenagem deterioradas; falta de padrão em relação à distância entre buzinotes; buzinotes entupidos; deslocamento do concreto projetado; infiltração em juntas das placas pré-moldadas; camada de concreto projetado fora do prumo. É válido ressaltar que, a maior parte dos danos atualmente observados no interior do túnel, já haviam sido apontados em perícia realizada no ano de 2014.

(Páginas 98 e 99 – figuras do pavimento).

Durante a leitura do resumo acima, os vereadores observaram as imagens presentes no laudo técnico e discutiram suas impressões. Para o Presidente da CEE, é importante destacar no relatório que deve haver laje de transição no pavimento e isto independe do órgão ou instituição que fará a manutenção do túnel ferroviário, visto que a manutenção do pavimento da via é da Prefeitura Municipal de Maringá. Sidnei Telles sugeriu, ainda, que fosse encaminhado um ofício ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER, requerendo que este informasse qual era a Norma Técnica vigente acerca da pavimentação sobre o túnel no ano de 2005.

O vereador lembrou, ainda, que, durante reunião com Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, o representante do departamento informou que haverá um aditivo ao contrato de concessão da linha ferroviária. E, assim, seria interessante solicitar a inclusão de responsabilização pela manutenção permanente da estrutura do túnel ferroviário a quem é responsável pela faixa de domínio. Acerca da conclusão do Laudo Técnico, ele opinou que a CEE não pode assumir que houve descaso, mas que se pode compreender que a falta de um responsável pela manutenção do túnel ferroviário ocasionou os atuais danos em sua estrutura.

Sendo assim, um ponto importante do relatório seria o encaminhamento ao Ministério Público das considerações dos vereadores para que, então, seja apurada a responsabilidade. Dessa forma, todos os atores envolvidos na história do túnel

ferroviário do Município, sejam eles Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Rede Ferroviária, Rumo Logística ou Prefeitura Municipal de Maringá, deveriam ser informados acerca da necessidade de se definirem as responsabilidades acerca da obra e sua manutenção. Isto posto, a Comissão Especial de Estudos deliberou que, durante as duas semanas anteriores à apresentação do relatório prévio pelo Relator, a contar da corrente data, os servidores designados para assessorar os trabalhos da CEE, poderiam acrescentar ao texto contribuições e apontamentos pertinentes. Por fim, os membros deliberaram por prorrogar a vigência da Comissão por mais 60 (sessenta) dias e agendaram a próxima reunião para o dia 13 de setembro do corrente ano, às 10 horas. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 11h10min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos vereadores presentes.

4.1.1 Reunião – 20/09/2023

Aos vinte dias do mês de setembro de 2023, reuniu-se, às 10 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá, tendo sido prorrogada pela Portaria n. 309/2023.

Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES – Presidente, ALEX CHAVES - Relator e RAFAEL ROZA - Membro, bem como os servidores da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias e os senhores advogados da Procuradoria Jurídica desta Casa, José Eduardo Balera e Leonardo Mesacasa. Iniciando os trabalhos, o Presidente da CEE informou que o Relator havia preparado a minuta do Relatório Final desta Comissão Especial de Estudos, e que este seria apresentado na presente reunião.

Com a palavra, o vereador Alex Chaves agradeceu a colaboração de sua Assessoria de Gabinete, da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias e da Procuradoria Jurídica desta Casa durante todo o período dos trabalhos da CEE. A fim de sistematizar o trabalho, o vereador Sidnei Telles sugeriu que os membros tivessem até a data de 27 de setembro de 2023 para encaminhar ao Relator quaisquer sugestões que entendessem necessárias ao texto do Relatório Final. Este, por sua vez, teria até a data de 29 de setembro de 2023 para compilar o texto com as referidas modificações, se houver.

Em seguida, a CEE reunir-se-ia no dia 04 de outubro de 2023 para a aprovação da redação final do documento. Sendo assim, para o conhecimento da minuta do Relatório Final, o Relator apresentou os tópicos dos itens 1 ao 8 condizente aos trabalhos realizados e, ato contínuo, procedeu à leitura a partir do item 9. do documento, referente aos "Apontamentos". Sucessivamente, apresentou os demais itens, sendo eles: "9.1 Da autorização para o túnel, da execução e entrega da obra"; "9.2 Do acesso para casos de sinistros"; "9.3 Da responsabilidade pela manutenção da infraestrutura do túnel ferroviário"; "9.4 Do risco à segurança pública em razão do transporte de inflamáveis"; "9.5 Das adutoras de água e do seu monitoramento"; "9.6 da condição do pavimento sobre o túnel e no complemento da pavimentação da avenida após estrutura do túnel"; "10. Conclusão"; "11. Encaminhamentos"; "12. Considerações finais".

Durante a leitura, os vereadores Sidnei Telles e Rafael Roza fizeram algumas observações acerca do texto apresentado pelo vereador Alex Chaves. Finda a leitura, o Relator solicitou a colaboração dos presentes a fim de aprimorar o texto, de modo que os encaminhamentos ficassem redigidos de forma mais clara possível, para que os trabalhos da Comissão fossem frutíferos.

O Presidente apontou que os seguintes itens devem constar do documento: verificação da segurança no interior do túnel ferroviário baseada no plano de ações bombeiros; verificação da responsabilidade sobre a manutenção periódica do local; pedido ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para inclusão da Rumo Logística como uma das responsáveis pela área; estudo sobre a pavimentação da Avenida Dr. Horácio Raccanello Filho; possíveis contribuições e responsabilidades da SANEPAR. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 10h55min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos vereadores presentes.

4.1.2 Reunião – 04/10/2023

Aos quatro dias do mês de outubro de 2023, reuniu-se, às 10 horas, na Sala da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, conforme Requerimento n. 523/2023, aprovado pelo Plenário na sessão ordinária do dia 20 de abril do corrente ano pela Câmara Municipal de Maringá, tendo sido prorrogada pela Portaria n. 309/2023. Esta Comissão visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes. Compareceram à reunião os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente e ALEX CHAVES - Relator, bem como os servidores da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias e os senhores advogados da Procuradoria Jurídica desta Casa, José Eduardo Balera e Leonardo Mesacasa. Iniciando os trabalhos, o Presidente da CEE informou que o Relator havia preparado a minuta do Relatório Final desta Comissão Especial de Estudos, e que este seria apresentado na presente reunião. Com a palavra, o vereador Alex Chaves agradeceu a colaboração de sua Assessoria de Gabinete, da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias e da Procuradoria Jurídica desta Casa durante todo o período dos trabalhos da CEE. Ato contínuo e com foco nos itens relativos aos encaminhamentos e considerações finais os vereadores fizeram os devidos apontamentos e ajustes de redação da versão final do Relatório. Por fim, determinam aos servidores da Seção de Comissão Permanentes e Temporárias que organizem todo o material colhido durante os trabalhos da Comissão e programe a entrega Relatório Final em Sessão Plenária desta Casa. Nada mais havendo a ser tratado, foi encerrada a reunião às 10h35min, lavrando-se a presente Ata que, depois de lida e aprovada, vai assinada pelos vereadores presentes.

5. RELATÓRIO DE VISITAS

5.1. AVENIDA HORÁCIO RACCANELLO

Em 31 de maio de 2023, a Comissão Especial de Estudos (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023 realizou uma visita à Avenida Horácio Raccanello Filho, com o objetivo de analisar as condições desenvolvidas do túnel que atravessa o centro da cidade e seu entorno. A comissão é responsável por verificar a existência de problemas na infraestrutura do túnel, avaliar os riscos e perigos envolvidos, estudar soluções e apresentar propostas para aumentar a segurança e evitar acidentes futuros.

Durante a visita, estiveram presentes os vereadores Sidnei Telles (presidente), Alex Chaves (relator) e Rafael Roza (membro), bem como servidores da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias e da Coordenadoria de Comunicação Social.

A comissão colheu material por meio de imagens, áudio e vídeo, além de fazer observações pertinentes na via sobre o túnel ferroviário. O objetivo era utilizar essas informações para elaborar questionamentos às autoridades e especialistas consultados pela CEE ao longo dos trabalhos. O registro histórico das condições da via fará parte das análises técnicas e estudos da comissão.

Durante a visita, foram observados pontos relevantes, como a cratera que se abriu em 18 de abril no cruzamento da Avenida Horácio Raccanello Filho com a Avenida Paraná. Também foram destacadas deformações no pavimento em diversos locais da via acima do túnel, conforme relatado pela comunidade. Os cruzamentos com as Avenidas Duque de Caxias, Herval, São Paulo, Pedro Taques e Piratininga foram mencionados devido ao pavimento em pavimentação e variação de nivelamento.

A Comissão também enfatizou que a Lei Complementar Municipal 416/2001 determina que as edificações ao longo da Avenida Horácio Raccanello devem manter um recomendado de três metros além do alinhamento predial.



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM



Foto: Marquinhos Oliveira – CMM



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM

5.2. TÚNEL FERROVIÁRIO

Em 14 de junho de 2023, a COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS (CEE) designada pela Portaria n. 140/2023, que visa a analisar, estudar e averiguar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes, realizou uma visita ao interior do túnel ferroviário abaixo da Avenida Horácio Raccanello Filho.

Previamente à visita, às 9 horas, no Plenário Dr. Horácio Raccanello, a concessionária Rumo Logística, por meio de seus funcionários presentes, que constam no documento SEI “Lista de Presença Visita ao Túnel Ferroviário 14/06/2023 (0299898)”, forneceram breves orientações aos vereadores e servidores desta Casa para que a inspeção ao túnel ferroviário ocorresse em segurança. Aos visitantes foi requerido o uso de equipamentos de proteção individual (EPIs), que incluíam capacete, protetor ocular, perneira, sapato fechado e colete refletor, os quais, em sua maioria, foram cedidos pela empresa.

Presente o Tenente do 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros, Diogo Zanelato Ramos, indagou ao Presidente da Comissão acerca do objetivo da inspeção, da qual também participaria. Em resposta, Sidnei Telles disse que a intenção era observar as condições internas do túnel ferroviário, informando que poderia ceder ao Corpo de Bombeiros as fotos e vídeos que fossem captados na ocasião.

Desta Casa de Leis, foram designados para acompanhar a visita os vereadores SIDNEI TELLES - Presidente e RAFAEL ROZA - Membro, bem como os servidores Adriano da Silva Prado Marquoto (Coordenador da Seção de Comissões Permanentes e Temporárias), Marcos Antônio de Oliveira (Fotógrafo) e Adriano de Souza (Operador de Audiovisual) da Coordenadoria de Comunicação Social, acompanhados dos funcionários da concessionária Rumo Logística.

Às 9h30min, o grupo deixou a Câmara Municipal de Maringá em direção à passagem de nível da Avenida Paranavaí, chegando às 9h50min. Neste momento, o grupo foi informado que, por estar havendo manobras de carga e descarga das

composições ferroviárias, o início da inspeção iria ser atrasado. Antes da inspeção, o Técnico de Segurança do Trabalho da Rumo Logística, Giovani Oliveira, repassou todas as instruções de segurança que fazem parte do protocolo da empresa e verificou os EPIS de todos os participantes da inspeção.

Às 10h40min, o veículo rodoviário chegou ao ponto de partida e embarcaram para a inspeção os vereadores Sidnei Telles e Rafael Roza, o tenente Diogo Zanelato, e os representantes da Rumo Logística Giana Custódio e Adriano Bonatto. Sobre a inspeção, a Comissão avaliou que a visita foi muito importante e permitirá a observação do atual estado de conservação do túnel e do andamento da obra que está sob a responsabilidade da Companhia de Saneamento do Paraná - Sanepar, em virtude da cratera que se abriu na Avenida Paraná e causou avaria em uma das paredes do túnel.

Sobre esta obra, a Comissão verificou que o muro de arrimo está pronto, já em fase de acabamento, faltando somente a remoção dos andaimes e a limpeza final da área. Em seguida, será possível refazer o pavimento da Avenida Paraná e liberar definitivamente o trânsito de veículos sem qualquer obstáculo sobre a via. Com relação ao túnel ferroviário, ao caminharem especificamente o trecho entre as Avenidas Paraná e Pedro Taques, os vereadores verificaram que as paredes e a estrutura do túnel estão sem apresentar nenhuma situação aparente de problema estrutural.

No entanto, é evidente a falta de manutenção permanente, sendo possível identificar juntas de dilatação um tanto quanto envelhecidas, sendo fundamental identificar o responsável por fazer as devidas manutenções preventivas e corretivas. Oportunamente, mesmo não fazendo parte do escopo do objeto da Comissão, foi possível vistoriar a obra de um muro de arrimo em construção entre a linha férrea e a Escola Municipal José Aniceto, bem como outro túnel existente entre a Rua Arlindo Planas e a Avenida 19 de dezembro.

O primeiro grupo de inspeção retornou às 11h40min. Na sequência, embarcou no veículo da empresa Rumo o segundo grupo de inspeção composto pelos servidores da Câmara Municipal Adriano da Silva Prado Marquioto, Marcos Antônio de Oliveira e Adriano de Souza, e os funcionários da empresa Rumo Diego Castresano e Giovani Oliveira, com o objetivo de captar imagens em vídeo e fotografia. Após a captação de imagens pelos servidores desta Casa e observação das condições do túnel pela Comissão, a inspeção foi encerrada às 12h30min.



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM



Foto: Marquinhos Oliveira - CMM



Foto: Marquinhos Oliveira – CMM



Foto: Marquinhos Oliveira – CMM



Foto: Marquinhos Oliveira – CMM

6. RELATÓRIO DA PROCURADORIA JURÍDICA

Trata-se de ação civil pública ajuizada, em julho de 2014, pelo Ministério Público Federal em face da América Latina Logística do Brasil S/A, Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA e União.

Originalmente, a demanda tinha como objeto principal a falta de um sistema de controle de poluição (sistema de ventilação, monitoramento de gases e detecção de incêndio) no túnel ferroviário localizado no Novo Centro de Maringá.

Segundo o Ministério Público, a construção da linha férrea e do túnel se deu sem a adequada avaliação dos impactos ambientais do empreendimento, em particular, quanto ao transporte de líquidos inflamáveis.

Assim, pleitou:

(I) a realização de obras para garantir a segurança do túnel ferroviário, em conformidade com o sugerido pelo 5.º Grupamento de Bombeiro de Maringá;

(II) a determinação aos órgãos e às entidades da União para implementar as medidas de segurança e fiscalizar o cumprimento do contrato de prestação de serviços ferroviários e de manutenção, além da realização dos estudos de impactos ambientais quanto ao licenciamento do empreendimento;

(III) a condenação da concessionária dos serviços ferroviários por danos morais coletivos.

A petição inicial estava instruída com cópias dos documentos dos inquéritos civis instaurados pelo Ministério Público do Estado do Paraná e pelo Ministério Público Federal. Dentre os documentos juntados, podem ser destacados:

(a) protocolo indicando a proposta de plano de atendimento emergencial formulado pela América Latina Logística do Brasil S/A – ALL e apresentado ao COMDEMA em 2008;

(b) cópia do plano de ação de emergência – ALL (revisão 01) de janeiro de 2009 (fls. 147-224);

(c) cópia de estudo de análise de riscos – ALL (revisão n. 01), de janeiro de 2009 (fls. 226-334);

(d) manifestações do Corpo de Bombeiros em relação ao plano de ação de emergência e ao estudo de análise de riscos (fls. 351-367, fls. 483-498 e fls. 700-718);

(e) comentários da ITSEMAP sobre a manifestação da Defesa Civil de Maringá (fl. 727-735);

(f) relatório da Comissão Especial de Estudos da Câmara Municipal de Maringá, exarado em maio de 2009 (fls. 737-757);

(g) notificação da Empresa Concessionária (ALL) pela URBAMAR (fls. 677);

(h) resposta à notificação pela ALL (fl. 679);

(i) instrução técnica do Corpo de Bombeiros de São Paulo (fls. 682-685);

(j) relatório cronológico elaborado pelo Corpo de Bombeiros (fl. 716-723);

(k) ata de reunião realizada entre membro do Ministério Público Federal e membros do 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá (fls. 804-804 verso);

(l) Convênio de cooperação técnica e financeira entre o DNIT e o Município de Maringá para elaboração de projeto executivo de engenharia do prolongamento do rebaixamento da linha férrea (fls. 1056-1061), bem como respectivo termo aditivo (fls. 1063-1073);

(m) defesa da América Latina Logística do Brasil S/A – ALL em face de auto de infração ambiental (fls. 1107-1119) e termo de acordo de compensação ambiental celebrado com o Instituto Ambiental do Paraná – IAP (fls. 1133-1135; 1195-1201);

(n) contrato de arrendamento de bens vinculados à prestação do serviço de transporte ferroviário (fls. 1242-1250);

(o) contrato de concessão celebrado entre a União e a empresa Ferrovia Sul-Atlântico S.A. (fls. 1252-1271) e seus anexos (1293-1361);

(q) contrato de compra e venda de bens vinculados à prestação do serviço de transporte ferroviário (fls. 1274-1277).

Em seguida, após intimação, foi juntado relatório da Defesa Civil do Paraná (fls. 1430-1435) quanto ao rebaixamento da linha férrea de Maringá que constatou:

(a) galerias de águas pluviais obstruídas; (b) “a presença de tubulações expostas as

quais lançam água na trincheira do túnel, ausência de canalização das galerias de água pluvial, o que vem a inundar o interior do túnel nos dias de chuvas" (fl. 1434).

Foi concedida medida liminar, em 13 de agosto de 2014, para "determinar a ré ALL que, no prazo de 90 (noventa) dias, realize as obras e adote todas as medidas de segurança, nos túneis ferroviários do Novo Centro de Maringá, propostas pelo 5º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Maringá" (fls. 1471). A decisão interlocutória foi agravada.

A ré (América Latina Logística do Brasil MALHA SUL S/A – ALL) apresentou defesa (fls. 1729-177).

A União também apresentou sua defesa, conforme documento de fls. 2108-2117. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT também apresentou defesa, nos termos do documento de fls. 2120-2126.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis contestaram, conforme manifestações de fls. 2186-2197 e fls. 2199-2234, respectivamente.

Em seguida, o Ministério Público Federal impugnou as contestações (fls. 2398-2418).

Em 12 de março de 2015, o D. Juízo ventilou a necessidade de litisconsórcio com o Município e determinou a manifestação do Ministério Público Federal sobre o ingresso do Município como réu na ação (fl. 2491).

O Ministério Público Federal, em seguida, requereu a inclusão do Município de Maringá no polo passivo da demanda (fls. 2513-2520).

A Procuradoria-Geral do Município apresentou, em 03 de junho de 2015, defesa na referida ação civil pública (fls. 2547-2560) e anexou, dentre os documentos, consulta prévia solucionada pela URBAMAR em relação à viabilidade de remoção do Pátio de Manobras da RFFSA da área central da cidade e sua reurbanização (fls. 2575-2594), bem como o termo de convênio de cooperação técnica e financeira entre o DNIT e o Município de Maringá para a elaboração de projeto executivo de engenharia do prolongamento do rebaixamento da linha férrea da cidade de Maringá (fls. 2596-2622), o termo de recebimento definitivo da obra (fl. 2623) e o projeto básico de engenharia (fls. 2707-2748).

No curso do processo, o Município de Maringá apresentou, em DVD, os projetos relativos ao rebaixamento da linha férrea (fls. 2896-2968) e memorial descritivo (ilegível) do projeto estrutural (fls. 2970-2971).

A impugnação apresentada pelo Ministério Público Federal à contestação do Município de Maringá foi instruída com os projetos executivos para remanejamento da via-férrea no perímetro urbano de Maringá (fls. 2998-3005).

Destaca-se que, conforme decisão de fls. 3250-3252, foi registrado que a ALL não assumiu o compromisso de não mais transportar inflamáveis pelos túneis, mas apenas informou que não estava fazendo o transporte de combustíveis no interior do túnel do centro da cidade.

Após novo aditamento da inicial, novas contestações dos Réus e respectiva impugnação do Ministério Público Federal, foi determinada a realização da prova pericial.

O laudo foi juntado, em seguida, às fls. 3896-3933.

Em 11 de setembro de 2018, conforme sentença de fls. 4446-4490, o D. juízo julgou parcialmente procedentes os pedidos formulados na ação civil pública.

Assim, em relação ao transporte de carga comum no interior dos túneis, o Juízo de primeira instância condenou a União, o DNIT e o Município de Maringá a implementarem, em síntese, as seguintes medidas de segurança do Sistema Passivo: I) sistema de iluminação e emergência à prova de explosão; II) instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro; III) pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica; IV) sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída.

Estabeleceu a sentença que a responsabilidade pela consecução de tais medidas é da União, do DNIT e do Município, sendo que 80% do custeio e da execução é de responsabilidade solidária da União e do DNIT e 20% é de responsabilidade do Município de Maringá.

Quanto ao transporte de cargas comum no interior dos túneis, o Juízo condenou a RUMO (ALL) a manter, de modo definitivo, as seguintes medidas de segurança: I) não instalação de chave de manobra no interior do túnel; II) não promover execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel; III) adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel, com limite máximo de 30 km/h.

No que concerne ao transporte de carga perigosa (ou seus resíduos e sobras) no interior dos túneis, condenou a União, o DNIT e o Município a implementarem as medidas a seguir discriminadas no sistema passivo, conforme sugerido pelo Corpo

de Bombeiros: "I) Sistema hidráulico de coluna seca a ser operado pelo lado externo em caso de incêndios, evitando-se danos à estrutura do túnel e possibilidade de lesão a integridade física do transeunte; II) Sistema de Iluminação de Emergência à prova de explosão, de forma a permitir e facilitar a utilização do túnel em caso de desastre; III) Sistema de Exaustão de fumaça (positiva e negativa), a fim de eliminar os gases e calorias que alimentam a combustão e impedem o acesso pelas equipes de socorro; IV) Instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, de forma a permitir uma rápida chegada ao local, já que o Corpo de Bombeiros, por estar situado nas extremidades do túnel, em tese, será o primeiro a ser acionado em caso de desastre e não dispõe de meio de acesso; V) Pintura intumescente no interior do túnel, com o objetivo de reduzir a irradiação térmica e, consequentemente, os efeitos desta sobre a estrutura de concreto; VI) Sistema de monitoramento nas entradas do túnel visando o controle do acesso de pessoas no interior do túnel; VII) Sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros), a fim de orientar qual o trajeto mais curto para a saída; VIII) Instalação de contratrilhos e dormentes de concreto no interior do túnel."

Estabeleceu a sentença que a responsabilidade pela consecução de tais medidas é da União, do DNIT e do Município, sendo que 80% do custeio e da execução é de responsabilidade solidária da União e do DNIT e 20% é de responsabilidade do Município de Maringá.

Em relação ao transporte de carga perigosa no interior dos túneis, condenou a RUMO (ALL) a observar as seguintes medidas de segurança do sistema ativo, consoante sugerido pelo Corpo de Bombeiros: "I) Não instalação de chave de manobra no interior do túnel, evitando assim, qualquer tipo de manobra para mudança de trilhos, ou mesmo, que qualquer pessoa, inadvertidamente ou intencionalmente, possa alterar o trajeto dos trilhos; II) Não permitir a execução de manobras na composição, com vistas a alterar o sentido de deslocamento no interior do túnel; III) Adoção de velocidade única durante todo o trajeto no interior do túnel, com velocidade máxima de 20 km/h."

Determinou, ademais, o Juízo de primeira instância que, enquanto não adotadas todas as providências estabelecidas em sentença, fica proibido o transporte de carga perigosa pelos túneis.

Para o caso de descumprimento de tal medida, fixou o Juízo a quo multa diária na importância de quarenta mil reais, sendo de responsabilidade de cada um dos réus (RUMO, União, DNIT e Município de Maringá) o valor de dez mil reais.

Por fim, a sentença declarou que não poderá ocorrer o transporte de pessoas (trem de passageiro ou metro) pelo túnel concomitantemente com o transporte de cargas de qualquer natureza.

Os demais pedidos formulados na inicial foram julgados improcedentes.

O Ministério Público Federal e as Rés interpuseram o recurso de apelação, mas o Tribunal Regional da 4.^a Região não decidiu os pleitos recursais até o momento.

Portanto, a responsabilidade pelas medidas de segurança quanto ao túnel ferroviário localizado no Novo Centro de Maringá será ainda decidida pelo TRF4.

7. DOCUMENTOS RECEBIDOS

7.1 CORPO DE BOMBEIROS

- Plano de Atendimento Emergencial
- Análise de Risco e Plano de Atendimento Emergencial
- Ofício n°025-B/8, 04 de Maio de 2009
- Relatório de constatação Defesa Civil do Paraná 5ºCORPDEC

7.2 URBAMAR

- Ofício n°167/2010
- Anexo Vol. IX parte 1 – Ofício n°102/2004

7.3 SANEPAR

- Resposta ao Ofício n° 318/2023 SECOM
- Resposta ao Ofício n° 347/2023 SECOM
- Laudo Técnico SANEPAR

7.4 PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ

- Resposta ao Ofício n°320/2023 SECOM
- Ofício n°1674/2023
- Ofício n° 2516/2023

7.5 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

- Ofício n°126542/2023/CONFER/CGOFER/DIF/DNIT SEDE
- Anexo Vol. I Contrato DIT/TT n°234/2003
- Anexo Vol. I Certidão de Transferência da posse
- Anexo Vol. I Licença Prévia n°4615
- Anexo Vol. II Histórico da Situação

7.6 RUMO

- Resposta dos Ofícios 374 e 447 (Carta n°124)
- Anexo Doc. 01 Plantas
- Anexo Doc. 02 Histórico Rebaixamento Linha Férrea
- Anexo Doc. 03 322 GRCP-10
- Anexo Doc. 04 (I) Projeto Rebaixamento Linha Férrea
- Anexo Doc. 04 (II) Projeto Rebaixamento Linha Férrea
- Anexo Doc. 04 (III) Projeto Rebaixamento Linha Férrea
- Anexo Doc. 05 Projeto Estabilização e Restauração de Áreas Desmoronadas
- Anexo Doc. 06 Relatório vistoria referente a problema de Erosão
- Anexo Doc. 07 Termo de Responsabilidade

8. LAUDO DA SANEPAR

CONCLUSÃO - Algumas limitações foram encontradas no desenvolvimento desse trabalho, merecendo destaque a dificuldade de obter algumas informações,

principalmente devido ao lapso temporal de mais de 20 anos desde a conclusão do falso túnel. Além disso, por se tratar de estruturas antigas, algumas normativas vigentes na época foram substituídas, e outras novas foram implementadas no passar dos anos, aumentando o grau de complexidade das análises.

Outra limitação foi em relação a interferência das vibrações da passagem de trens na estrutura do túnel, uma vez que diversos fatores precisam ser considerados para uma correta análise, não sendo obtidas as informações suficientes neste sentido. Desse modo, não se pode afirmar, enfaticamente, que a trepidação existente no túnel, devido ao transporte ferroviário, gerou danos nos elementos estruturais. De todo modo, as bibliografias existentes, baseadas em estudos de casos, afirmam que a vibração pode interferir nas edificações, causando patologias, como, por exemplo, fissuras em elementos rígidos.

Pôde-se constatar a falta de planejamento em relação às atividades de manutenção e conservação do pavimento de toda a Avenida Horácio Raccanello. Tem-se que pavimentos que ao longo do tempo apresentam ondulações, afundamentos, depressões, revelam que foram construídos sobre bases com suporte insuficiente, sobre subleitos instáveis ou que passaram a ser submetidos a tráfegos superiores aos previstos no Projeto Executivo de Engenharia. Desse modo, a causa deve ser investigada para correta intervenção garantindo um bom desempenho da estrutura.

A falta de atividades de manutenção e conservação do pavimento da Avenida Horácio Raccanello ficou evidenciada pela existência de diversos defeitos na superfície da via. Os defeitos são observados ao longo de todo o trecho, tanto nos entroncamentos revestidos em blocos intertravados de concreto quanto nos demais trechos de ligação executados em CBUQ. No entroncamento da Avenida Horácio Raccanello com Avenida Paraná ficou comprovado, por meio de imagens obtidas pelo Street View, que diversos danos existem há pelo menos 12 anos, reforçando a falta de qualquer tipo de intervenção para correção desses defeitos superficiais.

Dentre os diversos defeitos levantados em campo, é válido destacar os seguintes para os entroncamentos em blocos intertravados de concreto: deslocamento das peças; trincas nas peças; rejuntamento desgastado; desnível entre a superfície construída sobre a laje do túnel e a superfície construída sobre o aterro; guia de confinamento lateral e interna deteriorada; depressão na superfície; afundamento na trilha de roda; desgaste superficial das peças. A maioria dos danos

supracitados contribuem de forma significativa para infiltração de água nas camadas inferiores da estrutura do pavimento.

Também ficou evidenciado o descaso dos gestores municipais em relação aos problemas existentes no interior do túnel, uma vez que, desde o ano de 2014, diversos danos foram apontados ao longo dos 1645,70 m de obra. Mesmo sendo solicitado, na época, intervenções para melhoria da estrutura, ainda fica notória a existência de diversas patologias que poderiam ser solucionadas através de um plano de manutenção adequado, garantindo assim o correto funcionamento do sistema.

Em relação às patologias observadas durante a inspeção no interior do túnel, destacam-se: infiltração nas juntas de dilatação da laje do túnel; armaduras expostas em vigas; infiltração em pontos de passagem de tubulação de drenagem; tubulações verticais de drenagem deterioradas; falta de padrão em relação à distância entre buzinotes; buzinotes entupidos; deslocamento do concreto projetado; infiltração em juntas das placas pré-moldadas; camada de concreto projetado fora do prumo. É válido ressaltar que, a maior parte dos danos atualmente observados no interior do túnel, já haviam sido apontados em perícia realizada no ano de 2014.

Tem-se que, além da notoriedade em relação à falta de planejamento de atividades de manutenção e conservação, tanto dos pavimentos quanto dos elementos do túnel, ficou constatado algumas divergências em relação às especificações normativas comparadas com o efetivamente executado. De forma resumida, as principais divergências encontradas em relação à execução do pavimento foram: utilização indevida de peças pré-moldadas de concreto sobre a laje do túnel; ausência de laje de transição na passagem do túnel para aterro; especificação em projeto da espessura da camada de colchão de areia inferior às recomendações. Já em relação aos elementos do túnel, foram encontradas as seguintes divergências: camada drenante prevista em projeto inexistente ou sem eficiência; comprimento de ancoragem de placas pré-moldadas de fechamento insuficiente.

A constatação dessas divergências, como abordado ao longo do parecer, contribuem de forma significativa para que os elementos dessas estruturas não desempenhem sua função de forma adequada, favorecendo o surgimento de diversas patologias, bem como diminuição da vida útil dos elementos.

Quanto ao rompimento de um trecho da rede de distribuição, apesar de existirem indícios de vazamento no local, tem-se que, conforme descrito no Manual de Drenagem Urbana, **o sistema de drenagem dessas obras deve ser capaz de captar possíveis infiltrações devidas a rupturas em canalizações de serviços públicos**, causa comum de colapso de obras de arrimo em áreas urbanas. A implantação de sistemas drenantes é fundamental para o desempenho das contenções, como também influência no cálculo dos esforços atuantes na estrutura. Desse modo, considerando as análises realizadas, não se pode afirmar que o sistema de drenagem está trabalhando de forma eficaz, colocando em risco partes da estrutura do túnel.

Parecer E7 Engenharia - Parecer Técnico

Responsáveis: Luana Cristina Romero Palma e Rafael A. de Pauli

9. CONSIDERAÇÕES

A Comissão Especial de Estudos foi criada por meio da Portaria n. 140/2023 para investigar as condições estruturais do túnel ferroviário no Novo Centro da cidade e seu entorno. O objetivo da comissão é identificar possíveis riscos à comunidade e alternativas para tratá-los.

O texto destaca que a investigação não deve se basear apenas na análise superficial da situação. A Comissão elaborou uma abordagem multidisciplinar para analisar a questão, considerando “sintomas” que se manifestaram ao longo dos anos. A resolução dos problemas específicos requer um esforço coordenado entre várias instituições.

Por isso, no detalhamento abaixo, serão apresentadas questões jurídicas, urbanísticas e técnicas das áreas da Engenharia, da Segurança Pública, dentre outras.

9.1 DA AUTORIZAÇÃO PARA O TÚNEL, DA EXECUÇÃO E ENTREGA DA OBRA

Como primeiro passo para a investigação, a Comissão buscou informações quanto à construção do túnel, em particular, o ente responsável por sua idealização, pela elaboração de estudos, pela autorização de sua construção e pelo acompanhamento da obra.

De início, deparou-se com as dificuldades na obtenção de documentos da época da construção do túnel, visto que a empresa pública criada para a obra de remoção do pátio de manobras e para as tomadas de decisão de manter a linha férrea no Centro, denominada URBAMAR, já não existe mais.

Conforme relatado por Jocelei Tozetto Menon, a URBAMAR já havia sido extinta há algum tempo e todos os projetos e documentos relativos ao túnel ferroviário teriam de ser resgatados.

A Comissão tentou, por diferentes vias, obter tais documentos, porém muitas informações não puderam ser totalmente recuperadas e, por consequência, o levantamento se deu a partir de abordagens indiretas, em especial depoimentos, e com a colaboração de outras instituições, por exemplo, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

Ao longo dos estudos, a Procuradoria-Geral do Município encaminhou cópia dos autos do processo n. 5011382-05.2014.4.04.7003 (documento SEI n. 0301089), que contava com vários documentos da época. A partir da cópia dos autos apresentados, observou-se que as obras da linha férrea foram desenvolvidas em diferentes momentos.

Pelos documentos de fls.1056 a 1073 que constam no documento SEI n. 0301089, comprovou-se que o Projeto Executivo de Engenharia do prolongamento do rebaixamento da linha férrea se deu a partir da atuação conjunta, decorrente do convênio de cooperação técnica e financeira, entre o DNIT e o Município de Maringá ainda na década de 1990. Contudo, não houve a apresentação de documentos atinentes às primeiras obras da linha férrea.

Com os autos, sinalizou-se também que os projetos e as obras foram concretizados, na época, sem a elaboração integral dos estudos, por exemplo, quanto aos impactos ambientais.

Não há documentos de entrega e recebimento da obra, por nenhum ente público.

9.2 DO ACESSO PARA CASOS DE SINISTROS

Ao longo dos estudos desenvolvidos pela Comissão, buscou-se compreender as possibilidades de atuação do Poder Público em caso de sinistros e outras emergências, tomando como exemplo o buraco e a depressão ocorridos entre as Avenidas Paraná e Advogado Horácio Raccanello Filho no dia 18 de abril do ano corrente.

Houve a convergência das declarações entre a Companhia de Saneamento do Paraná – SANEPAR e a Rumo Logística, empresa responsável pela exploração da malha ferroviária que corta municípios da região noroeste do Paraná, confirmando que o acesso à linha férrea e aos túneis é dependente de autorização da concessionária Rumo, diante da necessidade de acompanhamento da empresa e também de prévio treinamento.

As empresas, entretanto, divergiram quanto a aspectos importantes, por exemplo, quanto à existência ou não de demora na autorização de acesso ao túnel para as obras de correção. Há uma contradição, qual seja: a SANEPAR disse que

ainda não tinha acesso ao túnel e a RUMO sustentava que fazia tempo que já tinha autorizado para defender suposta inércia da SANEPAR.

Ato contínuo, esse controle isolado sobre o acesso pela empresa RUMO é no mínimo inusitado, pois a concessionária do serviço ferroviário defende que o trecho que passa por Maringá ainda não foi concedido formalmente pela União para exploração. Ou seja, a empresa Rumo não teria, formalmente, a administração do trecho que passa pelo Novo Centro de Maringá, embora faticamente exerça a exploração e gestão da área.

9.3 DA RESPONSABILIDADE PELA MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO TÚNEL FERROVIÁRIO

Ao longo dos estudos desenvolvidos pela Comissão, a necessidade de manutenção do túnel foi, inquestionavelmente, a mais debatida.

Parcela da responsabilidade está dependente de decisão final pelo Poder Judiciário, visto que se discute no processo n. 5011382-05.2014.4.04.7003 pedidos quanto à implementação de medidas de segurança, como sistema de iluminação de emergência à prova de explosão, instalação de acesso de veículos e/ou de pessoal de socorro, pintura intumescente no interior do túnel e sinalização com placas refletivas e/ou pintura de indicativos de distância a cada 100 m (cem metros).

Quanto a tais providências, a única alternativa disponível é esperar a conclusão da contenda judicial e exigir, nesse meio tempo, o acompanhamento por outros tipos de controle, por exemplo, o Poder Concedente do serviço ferroviário e o Ministério Público Federal.

Todavia, deve-se reconhecer que algumas questões geram intensa preocupação, pois estão fora dos pedidos formulados na Ação Judicial citada. O D. Juízo, ao exarar a sentença no referido processo, salientou nos seguintes termos:

“Embora não conste dos pedidos, observo que os peritos judiciais verificaram uma série de problemas de conservação e manutenção dos túneis, bem como restrições à sua utilização, cujas soluções e adequações devem ser observadas e implementadas pelos réus.

Nesse sentido, o laudo indica que os túneis estão tomados por infiltrações decorrentes do inadequado escoamento de águas pluviais provenientes Avenida Horácio Raccanello Filho, construída pelo Município de Maringá sobre os túneis e ruas adjacentes.

Igualmente, verificou-se que nos locais em que o rebaixamento da ferrovia está a céu aberto não se está realizando a limpeza adequada da vegetação da faixa de domínio.

Assim, deve o Município de Maringá providenciar a readequação do sistema de galerias pluviais da Avenida Horácio Raccanello Filho e ruas adjacentes, a fim de evitar a ocorrência de infiltrações no interior do túnel ou paredes do rebaixamento.

Deve, ainda, o Município de Maringá, em conjunto com o DNIT, promover a correta manutenção e roçada da vegetação da faixa de domínio, bem como o controle de erosões nas paredes das trincheiras, a fim de assegurar a segurança do leito da ferrovia e da população vizinha.

Tratando-se de túnel que corta o centro da cidade, destaca-se o dever do Município de Maringá, proprietário da avenida que se sobrepõe ao túnel e ruas adjacentes, de fiscalizar continuamente as condições de segurança do empreendimento, tomando as medidas necessárias para evitar desastres que coloquem em segurança os habitantes do bairro central.

Por fim, o Juízo registra a terminante proibição do transporte de passageiros pelos túneis de acordo com sua atual concepção.

O Juízo concita as partes réis a observarem imediatamente as recomendações acima, a fim de garantir a segurança do túnel e evitar o ajuizamento de novas ações judiciais sobre a questão.”

A manifestação da Defesa Civil, em 2014, já salientava que as galerias de águas pluviais obstruídas e a presença de tubulações expostas as quais lançam

água na trincheira do túnel, com o risco de inundação do interior do túnel nos dias de chuvas (fls. 1434-1435).

Os documentos da SANEPAR e da Concessionária RUMO reforçam tais problemas. Nesse caso, deve o Município de Maringá e a União atuarem conjuntamente, talvez por meio de novo convênio técnico financeiro, no levantamento dos pontos críticos e na definição do plano de intervenção com as melhores soluções técnicas.

Não se pode olvidar, contudo, que isso só será efetivo se houver a participação da concessionária dos serviços de água e esgoto e da concessionária da linha férrea, uma vez que são ações contínuas e dependentes da participação dessas empresas.

A concessionária do serviço ferroviário tem, nesse caso, especial impacto, tendo em vista que, atualmente, tem controlado de modo isolado o interior dos túneis e, principalmente, seu acesso, como se verificou diante do sinistro ocorrido entre a Avenida Paraná e a Avenida Horácio Raccanello Filho, no dia 18 de abril do ano corrente.

9.4 DO RISCO À SEGURANÇA PÚBLICA EM RAZÃO DO TRANSPORTE DE INFLAMÁVEIS

O estudo quanto à existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e de riscos porventura existentes em seu entorno não poderia desconsiderar a controvérsia vinculada ao transporte de inflamáveis.

Não se trata, propriamente, de uma questão nova, visto que a possibilidade de transporte de inflamáveis já é discutida desde 2014, nos autos do processo n. 5011382-05.2014.4.04.7003, que tramita perante o Tribunal da Justiça Federal da 4.^a Região.

Igualmente ao afirmado no curso do processo judicial, a concessionária Rumo reafirmou para a Comissão de Estudos que, faticamente, não tem realizado o transporte deste tipo de insumo pelo túnel que atravessa o Novo Centro de Maringá pois não há demanda para tanto.

Contudo, a inexistência dessa necessidade, no presente momento, não implica o compromisso da concessionária em não realizar, futuramente, o transporte desses insumos pela linha férrea que corta o Novo Centro de Maringá.

O mesmo fato foi registrado, por exemplo, na sentença exarada no processo já referenciado, quando o D. Juízo destacou que “como a concessionária não se comprometeu definitivamente a não transportar cargas perigosas no interior dos túneis, o Juízo determinou a complementação do laudo pericial, a fim de que fosse contemplada tal hipótese”.

Em termos objetivos, o transporte de inflamáveis não é uma questão pacificada, visto que é possível a eventual utilização da infraestrutura existente para esse fim.

Não obstante a decisão terminativa fique a cargo do Poder Judiciário, quando houver a decisão dos recursos pendentes, é evidente que a utilização da estrutura férrea para o transporte de inflamáveis persiste até a conclusão do processo judicial, cabendo o acompanhamento dessa situação pelo Poder Municipal, como também pelos outros órgãos, particularmente, o Poder Concedente e o Ministério Público Federal.

9.5 DAS ADUTORAS DE ÁGUA E DO SEU MONITORAMENTO

Considerando, especificamente, o buraco e a depressão ocorridos entre a Avenida Paraná e Horácio Raccanello Filho no dia 18 de abril do ano corrente, a Comissão averiguou a existência de adutoras na região.

Conforme ata de 10/05/2023 (SEI n. 0295940), inicialmente, persistia a dúvida se havia adutora da Sanepar às margens do túnel na Avenida Advogado Horácio Raccanello, a qual poderia ter se danificado por conta da vibração das passagens de veículos. O Gerente-Geral da Sanepar respondeu que se tratava apenas de uma rede de distribuição.

A Gerente de Relações Governamentais da empresa Rumo Logística, Giana Custódio, por sua vez, afirmou na reunião do dia 24/05/2023 (ata SEI n. 0297777) que o fato ocorrido em abril realmente estava relacionamento ao rompimento de uma adutora.

O laudo da perícia contratada pela SANEPAR solucionou qualquer potencial divergência, ao registrar que realmente havia ocorrido o rompimento de uma adutora de abastecimento de água. Quanto a essa temática, o laudo destacou a necessidade de priorização do sistema de drenagem afirmando que:

“Quanto ao rompimento de um trecho da rede de distribuição, apesar de existirem indícios de vazamento no local, tem-se que, conforme descrito no Manual de Drenagem Urbana, o sistema de drenagem dessas obras deve ser capaz de captar possíveis infiltrações devidas a rupturas em canalizações de serviços públicos, causa comum de colapso de obras de arrimo em áreas urbanas. A implantação de sistemas drenantes é fundamental para o desempenho das contenções, como também influencia no cálculo dos esforços atuantes na estrutura. Desse modo, considerando as análises realizadas, não se pode afirmar que o sistema de drenagem está trabalhando de forma eficaz, colocando em risco partes da estrutura do túnel.”

Ou seja, seria essencial não só o monitoramento das adutoras, mas principalmente do sistema de drenagem

9.6 DA CONDIÇÃO DO PAVIMENTO SOBRE O TÚNEL E NO COMPLEMENTO DA PAVIMENTAÇÃO DA AVENIDA APÓS ESTRUTURA DO TÚNEL

A concessionária SANEPAR manifestou, em reunião do dia 10/05/2023 (SEI n. 0295940), que “não deveria ter sido utilizado *paver* como pavimentação nos cruzamentos da Avenida Advogado Horácio Raccanello Filho, pois esta não possui capacidade de impermear”. Inclusive, sugeriu a manutenção do referido cruzamento com a troca da pavimentação.

Segundo o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, nos termos do registrado na ata de reunião do dia 17/05/2023, é usual que avenidas tenham mais reforço em seu pavimento do que ruas comuns, mas não sabia por qual razão teria sido utilizado *paver* em vez de asfalto nos cruzamentos de Ruas e Avenidas com a Avenida Horácio Raccanello. A escolha teria sido feita no momento da execução pela URBAMAR, conforme segue:

José Gilberto Purpur, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, relatou ter acompanhado a obra desde o início, na Secretaria de Transportes, informando que as travessias foram planejadas, já que, com o loteamento, era natural que houvesse ruas e avenidas. Sobre isso, Sidnei Telles comentou que a Avenida Tamandaré, a princípio, é que seria uma avenida, e não a Horácio Raccanello Filho. Assim, ele indagou se o pavimento utilizado nesta via era adequado; e Alex Chaves, se a carga dos veículos sobre a Avenida acima do Túnel poderia representar riscos. Em resposta, o Secretário explicou que já

trabalhara na área de pavimentação e que o usual é que avenidas tenham mais reforço em seu pavimento do que ruas comuns. Alex Chaves comentou que era importante entender se a cidade tinha política sobre restrição de veículos e do fluxo de trânsito nas vias, por conta do túnel ferroviário abaixo destas. Sidnei Telles indagou ao senhor Gilberto Purpur o motivo pelo qual tinha sido usado paver em vez de asfalto nos cruzamentos de Ruas e Avenidas com a Avenida Horácio Raccanello, o qual não soube responder. O vereador continuou questionando como poderia ter sido o processo de escolha do melhor pavimento para o local. O senhor Osmar Burci informou que a obra fora executada e fiscalizada pela URBAMAR, e que, neste período, ele trabalhava na Secretaria Municipal de Planejamento.

Na mesma reunião, o engenheiro Eduardo Sakae explicou que a espessura do entorno do túnel não poderia ter base de 15 centímetros, e, sendo assim, foi feita uma base de 8 centímetros em cima da laje e utilizada brita graduada tratada com cimento. Além disso, a CESBE teria, ao elaborar seus cálculos, superdimensionado a quantidade de veículos a fim de evitar problemas.

A Secretaria Municipal de Infraestrutura, por meio de sua Gerência de Pavimentação, salientou que conforme acontecem as depressões, elas são niveladas com asfalto.

O laudo pericial confeccionado a pedido da Sanepar destaca, por sua vez, existência do desnível na transição da laje do túnel para o aterro. Segundo o perito, não teria sido considerado a recomendação constante do Manual de Projeto de Obras de Arte Especiais do DNIT de 1996, isto é, "lajes de transição, de espessura não menor que 25 cm e de comprimento igual a quatro metros, ligadas à estrutura ou ao encontro por meio de articulações de concreto, sem armadura passante, e apoiadas no aterro de acesso". O mesmo laudo afirma que o projeto de pavimentação, elaborado por VEGA – Engenharia e Consultoria Ltda., não teria trazido a espessura adequada do colchão de areia para assentar os blocos de concreto, uma vez que se recomenda 4 cm.

10. CONCLUSÃO

CONSIDERANDO que na data de 18 de abril de 2023, uma cratera de 8 metros de largura por 4 metros de profundidade se abriu nos cruzamentos das Avenidas Paraná e Horácio Raccanello Filho, no centro de Maringá, gerando preocupações na região devido à proximidade com um túnel ferroviário;

CONSIDERANDO que isso levou à criação de uma Comissão Especial de Estudos (CEE) pela Câmara Municipal de Maringá para avaliar as condições estruturais do túnel ferroviário e seu entorno, identificar problemas, riscos e propor soluções para melhorar a segurança e evitar acidentes futuros;

CONSIDERANDO a constituição da CEE, composta por vereadores, entre eles Sidnei Telles, Alex Chaves e Rafael Roza, com o objetivo de analisar as condições do túnel, avaliar riscos, identificar problemas e propor melhorias na infraestrutura;

CONSIDERANDO que foram realizadas várias reuniões e visitas técnicas para coletar informações e ouvir especialistas, representantes da prefeitura, engenheiros e outros envolvidos na manutenção e construção do túnel;

CONSIDERANDO que algumas das questões discutidas foram incluídas responsabilidades pela segurança do túnel, falta de documentação relacionada à construção do túnel devido a um incêndio que destruiu registros, existência de ações judiciais relacionadas ao túnel e à necessidade de manutenção contínua;

CONSIDERANDO a investigação realizada no tocante ao processo judicial movido pelo Ministério Público Federal em 2014, que destaca problemas de segurança e impactos ambientais relacionados ao túnel e busca medidas para mitigar riscos;

CONSIDERANDO que a Comissão Especial de Estudos tem a importância de esclarecer as responsabilidades de diferentes partes, incluindo a empresa Rumo Logística, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a prefeitura e outros, na manutenção e segurança do túnel;

CONSIDERANDO que todos os projetos e cadernos técnicos relacionados ao túnel foram destruídos em um incêndio, e a comissão conseguiu reunir documentos que não estavam disponíveis nos arquivos públicos, incluindo informações sobre a construção do túnel pela empresa pública URBAMAR;

CONSIDERANDO que a SANEPAR contratou peritos para avaliar o estado do muro de contenção e as razões do rompimento do túnel. O laudo pericial não foi conclusivo, mas marcou o ponto onde ocorreu o rompimento da adutora. A SANEPAR informou que desviou a adutora na Avenida Paraná, deixando apenas as adutoras da Avenida Herval, Avenida Duque de Caxias, Avenida São Paulo e Avenida

Pedro Taques;

O túnel foi projetado para suportar um grande tráfego, mas a falta de manutenção ao longo dos anos pode resultar em aberturas ocasionais. Em relação às patologias observadas durante a inspeção (Laudo SANEPAR) no interior do túnel, destacam-se: infiltração nas juntas de dilatação da laje do túnel; armaduras expostas em vigas; infiltração em pontos de passagem de tubulação de drenagem; tubulações verticais de drenagem deterioradas; falta de padrão em relação à distância entre buzinotes; buzinotes entupidos; deslocamento do concreto projetado; infiltração em juntas das placas pré-moldadas; camada de concreto projetado fora do prumo.

É válido ressaltar que, a maior parte dos danos atualmente observados no interior do túnel, já haviam sido apontados em perícia realizada anteriormente. A COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS, sob os fundamentos expostos, DELIBERA que não há um risco para o túnel ou para as construções ao redor, mas enfatiza a importância de uma manutenção adequada.

11. ENCaminhamentos

Diante da ausência de contínua manutenção da obra (Túnel ferroviário entre as avenidas Pedro Taques e Paraná sob a Avenida Horácio Raccanello) e da imprecisão no que tange à responsabilidade por sua implementação, a Comissão Especial de Estudos recomenda que:

1. quanto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), seja:

1.1 encaminhado ofício com o objetivo de requerer a inclusão do dever de manutenção do trecho ferroviário, localizado no Novo Centro de Maringá, no contrato de concessão firmado com a empresa RUMO, inclusive com expressa determinação à concessionária para que autorize a entrada de agentes públicos, de forma contínua, para que possam verificar as condições estruturais do túnel e para tomada de providências em situações emergenciais;

1.2 formalizado, documentalmente, a entrega do trecho acima referido à concessionária responsável por sua utilização, encaminhando cópia de seu recebimento à Administração Municipal;

1.3 providenciado, tomando por base o laudo pericial da SANEPAR, a manutenção do túnel, até a celebração do termo aditivo supracitado, para a adequada e segura utilização da linha ferroviária, em conjunto com o Poder Executivo Municipal e a concessionária RUMO;

1.4 providenciada alternativa de transporte de inflamáveis, de modo a evitar a utilização da via que atravessa o Novo Centro de Maringá, em prol da segurança das edificações próximas e da população que circula pelas vias da localidade, para, em momento posterior, incluir, por meio de aditivo ao contrato de concessão, expressa previsão que proíba o uso futuro dessa linha férrea para transporte de inflamáveis e indique a alternativa a ser adotada pela empresa concessionária.

2. quanto ao Poder Judiciário, seja encaminhado ofício ao Tribunal Regional Federal da 4.^a Região, com o objetivo de solicitar célere deliberação quanto ao recurso interposto nos autos do processo n. 5011382-05.2014.4.04.7003, em particular quanto à vedação de utilização futura pela concessionária do trecho de

linha férrea, situada no Novo Centro de Maringá, para o transporte de inflamáveis, considerando os riscos para a população que circula pela região.

3. quanto ao Poder Executivo, seja(m):

3.1 providenciado plano especial de drenagem para a região situada no entorno do túnel, bem como declinada as razões técnicas para a manutenção da pavimentação com paver nos cruzamentos existentes na região do túnel ou providenciada sua substituição por material mais apropriado ao sistema de drenagem, com o objetivo de evitar o surgimento de desníveis nas vias públicas e eventuais prejuízos à infraestrutura do túnel em caso de infiltração;

3.2 consideradas, na definição do plano especial de drenagem, as observações técnicas do laudo pericial, elaborado a pedido da SANEPAR, relativas à laje de transição das vias públicas que passam sobre o túnel;

3.3 solicitado, com base nas avaliações desenvolvidas nos estudos de impacto de vizinhança (EIV), que o órgão competente pela aprovação de projetos exija a observância dos requisitos sobre fundações, muros de arrimo e movimentações de terra de acordo com as particularidades no entorno do túnel, considerando o intenso tráfego de veículos e distância recomendada para fins de edificação;

3.4 aperfeiçoado o sistema de gestão de documentos e dados de interesse público, especialmente de obras e medidas de atuação interinstitucional, seja pela criação de protocolos mais rigorosos para a conservação e transferência da responsabilidade sobre dados, propiciando, a longo prazo, a revisão de momentos históricos para a comunidade local, seja pelo desenvolvimento de projetos em prol da memória urbana visando o desenvolvimento de intervenções urbanísticas contínuas a partir de experiências já superadas;

3.5 definido plano de reparo e conservação do escoamento de águas pluviais provenientes da Avenida Horácio Raccanello Filho;

3.6 celebrado acordo ou instrumento congênere com as concessionárias de serviço público e a União, com o objetivo de propiciar o acesso facilitado e ágil ao túnel;

3.7 instituída equipe multidisciplinar, sob coordenação do Poder Executivo, em conjunto com as forças de segurança pública e a concessionária de serviço

ferroviário, para garantia de prévia capacitação e rápido acesso ao túnel em caso de sinistros;

3.8 exigida a indicação de proposto da concessionária de serviço ferroviário que permanece na região de Maringá e criado plano emergencial interinstitucional com a empresa concessionária e com as forças de segurança, para adequada e tempestiva intervenção dos agentes públicos, caso seja inviabilizado o prévio contato com o preposto indicado;

4. quanto à Companhia de Saneamento do Paraná, seja exigida a instalação de instrumentos de alerta e o monitoramento permanente das adutoras que passam pelo túnel ferroviário ou em suas proximidades, especialmente das daquelas de maior dimensão, em conjunto com o Município;

5. quanto ao Ministério Público Federal e ao Ministério Público do Estado do Paraná, seja(m):

5.1 noticiada a necessidade de adoção de medidas, judiciais ou administrativas, para garantir a segurança e a manutenção do túnel ferroviário, provisoriamente, até a resolução da demanda judicial em trâmite;

5.2 acompanhada, na defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis (art. 127, *caput*, da CF), a situação estrutural do túnel de forma preventiva e, em específico, quanto ao escoamento de águas pluviais para evitar fatos danosos nas regiões de maior circulação da população maringaense, considerando que essa questão não foi tratada, diretamente, nos autos do processo n. 5011382-05.2014.4.04.7003;

5.3 acompanhada a situação fática relativa ao transporte de inflamáveis pela linha ferroviária, situada na região central de Maringá, de modo a evitar a retomada de tal atividade em prejuízo da população local.

5.4 noticiada a inexistência de ato que formalize a concessão da malha ferroviária, situado no Novo Centro de Maringá, à empresa RUMO, embora esta já administre faticamente o referido trecho e, apesar disso, se escuse de qualquer obrigação de manutenção dessa infraestrutura. Caso persista a informalidade na exploração do trecho de linha ferroviária supracitado, inclusive, para a definição imediata dos responsáveis por sua manutenção, verifique a necessidade de alguma medida.

6. quanto à concessionária de serviço ferroviário, seja:

6.1 publicado, de modo facilitado, nos canais de comunicação o contato dos responsáveis regionais pelo trecho da linha ferroviária situada em Maringá;

6.2 indicado à Administração Municipal e às forças de segurança preposto que permaneça na região de Maringá para rápida comunicação em casos de sinistros;

6.3 criado plano emergencial interinstitucional, com a Administração Municipal e as forças de segurança, para adequada e tempestiva intervenção dos agentes públicos, caso seja inviabilizado o prévio contato com o preposto indicado;

12. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme exposto, por meio dos trabalhos realizados, a Comissão buscou analisar as condições estruturais atuais do túnel ferroviário que atravessa o centro da cidade, e de seu entorno, a fim de apurar a existência de eventuais problemas na infraestrutura do túnel e os riscos e perigos porventura existentes, estudar as possibilidades de solução para a questão e apresentar propostas que possam contribuir para o incremento das condições de segurança, evitando a ocorrência de futuros acidentes.

Dessa forma, a Comissão realizou onze reuniões de trabalho, visitas externas, tendo solicitado informações à Prefeitura Municipal de Maringá, Sanepar, 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá, Rumo Logística, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entre outras, para prestar esclarecimentos acerca da problemática analisada.

Diante das informações levantadas, a Comissão Concluiu que não há risco estrutural no túnel que passa debaixo da Avenida Horácio Raccanello. Embora não haja riscos, é preciso uma manutenção mais adequada, porém, legalmente não há responsáveis pela manutenção da estrutura do túnel.

É o Relatório,

Assim sendo, os membros da Comissão Especial de Estudos sobre o túnel ferroviário, abaixo subscrito, decidiram, por bem, aprovar o Relatório Final apresentado como conclusão dos trabalhos realizados.

Por ser expressão da verdade, firmamos o presente.

Maringá, 26 de outubro de 2023

Vereador ALEX SANDRO DE OLIVEIRA CHAVES
Relator

Vereador SIDNEI OLIVEIRA TELLES FILHO
Presidente

Vereador RAFAEL DIEGO ROZA CAMACHO
Membro