

06 JUN 2011

307  
Q

Simone Franco Di Ciero      Bernardo de Mello Franco  
Adriano Mota Cassol      Luísa Medina      Paula Ruiz de Miranda Bastos      Paulo Ricardo Stipsky      Valéria Curi de Aguiar e S. Starling

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA 9ª VARA CÍVEL DA  
COMARCA DE GUARULHOS – SP.

M. P. 30/05

TJSP 24 GRU 00620111508 09C- 02 0140055-00

Processo nº 224.01.2010.082072-3

Nº de Ordem: 2347/2010

KLM – CIA REAL HOLANDESA DE AVIAÇÃO, empresa de transporte aéreo, inscrita no CNPJ sob nº. 03.643.420/0001-45, autorizada a funcionar no Brasil através do Decreto nº 21.379, publicado no Diário Oficial da União de 17 de julho de 1946, com endereço na Avenida Chedid Jafet, nº 222, bloco B, conjuntos 21 e 22, 2º andar, Vila Olímpia, São Paulo- SP, nos autos da AÇÃO CIVIL PÚBLICA em epígrafe, movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, vem, por sua advogada abaixo assinada (doc. 01), apresentar a sua

CONTESTAÇÃO

à petição inicial de fls. 02/17, pelos fatos e fundamentos a seguir expostos para, ao final, requerer.



1. TEMPESTIVIDADE

1.1 A KLM recebeu o mandado de citação, sendo certo que até a presente data, o mesmo não foi acostado aos autos. Desta forma, o prazo para contestar a presente ação sequer começou, razão pela qual, tempestiva é a presente resposta.

2. INTRÓITO NECESSÁRIO: RECONHECIMENTO DA IMPROCEDÊNCIA DOS PEDIDOS FORMULADOS NA AÇÃO

2.1 Antes de entrar nos detalhes da presente ação, importante destacar que, até o momento, o Autor propôs 35 (trinta e cinco) ações idênticas à presente, todas em trâmite no Fórum da Comarca de Guarulhos, contra cada uma das companhias aéreas que utilizam o Aeroporto de Guarulhos.

2.2 Em virtude da total ausência de fundamentação nas alegações autorais, até a presente data, o Judiciário, de plano, reconheceu a inépcia das respectivas petições iniciais em 26 (vinte e seis) destas ações, indeferindo-as com fundamento no art. 295 do Código de Processo Civil.

2.3 À KLM, assim, aproveita a oportunidade para acostar aos autos as informações sobre os processos em referência:

a) os processos nº 224.01.2010.082073-6, 224.01.2011.002315-0, 224.01.2010.082076-4 e 224.01.2011.002291-4, em trâmite na 3ª Vara Cível, propostos em face de DEUTSCHE LUFTHANSA A.G., AMERICAN AIRLINES INC., TURKISH AIRLINES INC., TRANSAMERICAN AIRLINES S/A (TACA PERU) e CONTINENTAL AIRLINES INC., respectivamente, foram

julgados extintos, sem resolução do mérito, pelos seguintes fundamentos (docs. 02 a 06):

"A petição inicial deve ser indeferida com fundamento no artigo 295 do Código de Processo Civil. (...)

No caso dos autos, o autor formula o pedido, mas não indica os critérios que serão utilizados para o cálculo da indenização. (...)

Ainda que se admita a possibilidade de apuração em liquidação de sentença, não há como deixar de considerar que competia ao autor estabelecer as diretrizes para o cálculo até mesmo possibilitar a ré o exercício do direito de defesa. (...)

Como anteriormente salientado, não há na petição inicial diretrizes para o cálculo desta indenização como seria necessário até mesmo para cumprir outros princípios constitucionais como o do contraditório e da ampla defesa. (...)

O representante do Ministério Público em momento algum indicou o diploma legal que estabelece os índices de poluentes tolerados, tampouco as medidas que devem ser adotadas. (...)

Se não há lei, não há como punir o agente que atua no mercado, especialmente, se o faz em razão do exercício de uma atividade, regulamentar e autorizada pelo poder Público. (...)

Não há como autorizar o seguimento da demanda, sob pena de, em caso de condenação, ser proferida sentença genérica, em ofensa ao disposto nos artigos 459 e 460 do Código de processo Civil.

Pelo todo exposto e o mais que dos autos consta, indefiro a petição inicial com fundamento nos artigos 295, inciso I e via de consequência, julgo extinto o processo sem apreciação do mérito conforme artigo 267, inciso VI do referido diploma processual." (grifou-se)

b) os processos nº 224.01.2010.082071-0, 224.01.2011.002314-8 e 224.01.2010.082302-1, todos em trâmite na 7ª Vara Cível, propostos em face de UNITED AIR LINES INC, IBERIA LINHAS AEREAS DE ESPANHA S/A e AIR MINAS LINHAS AEREAS,

respectivamente, tiveram igualmente as petições iniciais indeferidas, pelos seguintes fundamentos (docs. 07 a 09):

"Em nenhum momento, o Representante do Ministério Público descreveu ou caracterizou o ato ilícito, supostamente praticado pela empresa-ré. A simples emissão de CO2 ou outros gases poluentes, por si, só, não é suficiente para caracterizar um ilícito. Se assim fosse, todos os condutores de veículos automotores estariam praticando um ato ilícito e sujeitos ao dever de indenizar. Toda ilicitude deve despontar do cotejo entre uma conduta (ação ou omissão) e uma norma, legal ou administrativa. (...)

Dessas normas pode-se inferir que a ilicitude resultaria da violação dos critérios e padrões de qualidade ambiental. Mas quais são e onde estão previstos esses critérios e padrões ambientais? A inicial a eles não faz nenhuma referência. Outra vertente da preocupação do Representante do Ministério Público seria a saúde e o bem-estar da população local. Mas em que medida, precisamente, a saúde e o bem-estar da população estão sendo afetados e prejudicados? A inicial não esclarece. (...)

A farta literatura trazida com a inicial permite a conclusão de que os problemas de poluição causados por aeronaves somente poderão ser minorados com a adoção de uma série de medidas a serem tomadas conjuntamente. (...)

Assim, muito embora possa parecer louvável a iniciativa do combativo Representante do Ministério Público, não se vê adequação, oportunidade e eficácia na medida postulada. (...)

Outras medidas mais eficazes, como as alvitradas nos artigos mencionados, podem ser perfeitamente adotadas, sem que, para isso, seja necessário comprar terras e plantar árvores, em quantidades que jamais serão suficientes para o fim colimado. A inicial, portanto, é inepta, por faltar-lhe causa de pedir (narração da conduta em tese ilícita). E carece o autor de interesse processual, por inadequação da medida postulada. Diante do exposto, INDEFIRO a inicial, com fundamento no art. 295, incisos I e III, do CPC. Em consequência, julgo EXTINTO o processo, sem resolução do

mérito, com fundamento no art. 267, inciso I, do Código de Processo Civil." (grifou-se)

c) os processos nº 224.01.2010.082075-1 e 224.01.2011.003615-0, ambos em trâmite na 6ª Vara Cível, propostos em face de AEROSUR – CIA BOLIVIANA DE TRANSPORTES AÉREO PRIVADOS S/A e TAAG LINHAS AÉREAS DE ANGOLA, respectivamente, tiveram igualmente as petições iniciais indeferidas, pelos seguintes fundamentos (docs. 10 e 11):

"A petição inicial deve ser indeferida com fundamento no artigo 295 do Código de Processo Civil. De acordo com o artigo 282 do Código de Processo Civil, o autor deve formular o pedido com as suas especificações, bem como o fato e os fundamentos jurídicos do pedido. Além disso, para que a demanda seja viável devem estar presentes as condições da ação, dentre as quais a possibilidade jurídica do pedido e o interesse de agir, este último vinculado à necessidade e a adequação da medida pleiteada.

Considera-se que, para propor uma demanda em Juízo, há a necessidade de que se tenha o interesse de se obter o provimento solicitado, ou seja, a necessidade de se obter através do processo a proteção do direito substancial invocado pela parte. Pressupõe, portanto, a aptidão do provimento para proteger ou satisfazer o interesse, de modo que a medida pleiteada pelo autor em Juízo deve ser a adequada para remover a lesão ao seu direito. (...)

Assim sendo, o pedido, ou seja, o objeto da ação, que é aquela providência que se pede ao juiz para que seja tomada deve ser individualizado e certo para que seja alcançado um provimento jurisdicional específico e útil. A ação deve ser individualizada com a máxima precisão no momento em que é formulado o pedido, para que se possa examinar a viabilidade da pretensão. (...)

No caso dos autos, o autor formula o pedido, mas não indica os critérios que serão utilizados para o cálculo da indenização. Na realidade, propõe a aquisição de um imóvel, preferencialmente, no Município de Guarulhos, para o plantio de árvores. Este pedido foi formulado sem as diretrizes necessárias que seriam seguidas na sentença, pois não indicou a área do imóvel, tampouco a quantidade

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

de árvores que deveria ser plantadas. Ainda que se admita a possibilidade de apuração em liquidação de sentença, não há como deixar de considerar que competia ao autor estabelecer as diretrizes para o cálculo até mesmo para possibilitar à ré o exercício do direito de defesa. (...)

Se isto não fosse suficiente, a petição inicial também deve ser indeferida em razão do disposto no artigo 295, parágrafo único, inciso III do Código de Processo Civil. O autor menciona diversos diplomas legais, em especial, a Constituição Federal, Lei 6.938/81 e Lei 12.187/09. (...)

Ocorre que a norma constitucional não estabelece quais são as condutas lesivas, tampouco a sanção para os atos praticados. A questão será disciplinada por lei, e que, no caso, ainda não foi editada. (...)

O representante do Ministério Público em momento algum indicou o diploma legal que estabelece os índices de poluentes tolerados, tampouco as medidas que devem ser adotadas. Ainda que se admita o risco da atividade exercida pela ré e das conseqüências para o meio ambiente, também não há como deixar de considerar que o ordenamento jurídico em vigor não estabelece qualquer sanção para a conduta adotada. Se não há lei, não há como punir o agente que atua no mercado, especialmente, se o faz em razão do exercício de uma atividade regulamentar e autorizada pelo Poder Público. (...)

Desta forma, pelo que foi exposto, não há como condenar o réu ao cumprimento da obrigação de fazer mencionada pelo representante do Ministério Público se não há qualquer lei impondo a sanção. A punição mencionada decorre de sugestão apresentada pelo autor, o que não pode ser admitido, conforme acima exposto e, em especial, em razão do disposto no artigo 5º, inciso II da Constituição Federal segundo o qual "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei". A observância do preceito constitucional é fundamental para garantir a segurança jurídica e assegurar às pessoas o conhecimento antecipado das conseqüências diretas dos seus atos. Como não há lei definindo a sanção, não há como autorizar o seguimento da presente ação para condenar a ré ao cumprimento de uma obrigação pautada na sugestão apresentada pelo autor. (...)

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

Em assim sendo, considerando que não há na legislação em vigor regras estabelecendo os limites de poluentes emitidos pelas aeronaves, tampouco as conseqüências para o fato, o indeferimento da petição inicial se faz necessário. Não há como autorizar o seguimento da demanda, sob pena de, em caso de condenação, ser proferida sentença genérica, em ofensa ao disposto nos artigos 459 e 460 do Código de Processo Civil. Pelo todo exposto e o mais que dos autos consta, indefiro a petição inicial com fundamento nos artigos 295, inciso I e via de conseqüência, julgo extinto o processo sem apreciação do mérito, conforme artigo 267, inciso VI, do referido diploma processual." (grifou-se)

d) os processos nº 224.01.2010.082301-9, 224.01.2010.082080-1 e 224.01.2011.003617-5, todos em trâmite na 1ª Vara Cível, propostos em face de COMPANHIA MEXICANA DE AVIAÇÃO S.A., AIR CANADA, BRITISH AIRWAYS PLC. e EL AL ISRAEL AIR LINES LTDA, respectivamente, tiveram igualmente as petições iniciais indeferidas, pelos seguintes fundamentos (docs. 12 a 15):

"A peça inicial se mostra inepta, eis que da narrativa dos fatos não decorre logicamente a conclusão, isto é, o pedido. (...)

Ora, se cumprindo a lei, o que significa agir licitamente, a requerida causar danos, exerce direito regular e nada deve a quem quer que seja a título de reparação, ao menos pelos simples fatos de suas aeronaves subirem e descerem diariamente no Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Não narrando a inicial qualquer comportamento ilícito, atribuível à requerida, não pode almejar reparação de prejuízos.

Daí porque, forçoso reconhecamos, a causa fática de pedir não acarreta, enquanto conclusão lógica, o pedido. (...)

Posto isso, e o mais constante dos autos, INDEFIRO a petição inicial, com supedâneo no artigo 295, inciso I, parágrafo único, inciso II, do Código de Processo Civil, e JULGO EXTINTO o processo, sem conhecer o mérito, com arrimo no artigo 267, inciso I, do mesmo Código." (grifou-se)

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

e) os processos nº 224.01.2010.082081-4, 224.01.2011.001419-0 e 224.01.2011.001420-0, todos em trâmite na 5ª Vara Cível, propostos em face de SWISS INTERNATIONAL AIRLINES A.G., AIR CHINA INTERNATIONAL e PUMA AIR LINHAS AÉREAS, respectivamente, tiveram as petições iniciais indeferidas, pelos seguintes fundamentos (doc. 16 a 18):

"Com efeito, a atividade de transporte aéreo é prestada pela ré mediante autorização por parte do Poder Público, tratando-se de atividade lícita e imprescindível na sociedade atual. (...)

Não trouxe o autor prova efetiva do dano causado ou pedido certo e determinado em relação à conduta que reverteria tal situação, não havendo qualquer prova de que o plantio pretendido minoraria o impacto ambiental do transporte aéreo desenvolvido pela ré.

Diante disso, tratando-se de atividade lícita, autorizada pelo estado e prestada na forma da lei, que não exige qualquer providência em relação ao plantio de árvores, inexistindo, até o momento, em nosso ordenamento jurídico, regramento que estabeleça sanção para a atividade desenvolvida pela requerida, que é ademais, de interesse público. (...)

Ante o exposto, JULGO EXTINTO O FEITO, sem resolução de mérito, com fundamento nos artigos 295, inciso I e artigo 267, inciso VI, ambos do Código de Processo Civil." (grifou-se)

f) o processo nº 224.01.2011.002292-7, em trâmite na 2ª Vara Cível, proposto em face de TAM LINHAS AÉREAS S.A., teve a petição inicial indeferida pelos seguintes fundamentos (doc. 19):

"A peça inicial se mostra inepta, eis que da narrativa dos fatos não decorre logicamente a conclusão, isto é, o pedido e em razão de impossibilidade jurídica do pleito de aquisição de imóvel para fins de implantação de compensação ambiental. A partir do relato contido na inicial, observa-se que não decorre a conclusão de que o autor tem direito de pleitear a condenação da requerida composição dos danos"

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

ambientais, mediante imposição de obrigação de fazer ou de dar, no caso, em pecúnia. Depreende-se que o requerente, em sua narrativa, expõe que a requerida exerce atividade lícita, sem apontar qualquer descumprimento de deveres, seja contratualmente assumidos ou legalmente impostos. (...)

Ocorre, entretanto, que o requerente não faz qualquer observação de que, durante implementação do empreendimento da requerida, tenha existido exigência semelhante, dos órgãos competentes, para fins de licenciamento ambiental. Assim, não pode o requerente, sem trazer qualquer indício ou sequer evidência de que os órgãos ambientais, constataram a necessidade de imposição arbitrária das exigências postuladas em juízo.

Nesse momento, convém consignar que, da mesma forma que a Constituição Federal agasalha a proteção ao meio ambiente como princípio norteador, também alça a tal patamar o Princípio da Legalidade, segundo o qual ninguém pode ser compelido a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude de lei (artigo 5º inciso II).

Assim, da simples afirmação de que a requerida emite gases poluentes na atmosfera não decorre a conclusão de que haja o dever de efetuar o plantio de árvores ou pagamento em pecúnia como compensação, uma vez que não há qualquer evidência de que os órgãos competentes, oportunamente, tenham feito, após examinarem detidamente a atividade desempenhada, tal exigência.

Daí porque, forçoso que se reconheça que a causa fática de pedir não acarreta, enquanto conclusão lógica a pedido.

Não bastasse isso, também mister consignar que o pedido de condenação em obrigação de fazer é absolutamente impossível na órbita jurídica. É totalmente inviável que se condene alguém a adquirir imóvel de outrem que não faz parte do litígio, pois, em se tratando de negócio jurídico que depende de confluência de vontades, não há como se obrigar a requerida a contratar com pessoas alheias aos limites subjetivos da coisa julgada.

Ante o exposto e o mais constante dos autos, INDEFIRO a petição inicial, com supedâneo no artigo 295, inciso I, parágrafo único, incisos II e III, do Código de Processo Civil, e JULGO EXTINTO o processo, sem conhecer do mérito, com arrimo no artigo 267, inciso I, do mesmo Código." (grifou-se)

g) o processo nº 224.01.2011.008747-8, igualmente em trâmite na 1ª Vara Cível, proposto em face de QATAR AIRWAYS, teve a petição inicial indeferida pelos seguintes fundamentos (doc. 20):

"A peça inicial se mostra inepta, eis que da narrativa dos fatos não decorre logicamente a conclusão, isto é, o pedido. (...)

O dever de indenizar repousa em concurso de três pressupostos, quais sejam, comportamento lícito, prejuízo efetivo e nexó de causalidade entre um e outro. (...)

Porém, a inicial não imputa à requerida nenhum ilícito, não descreve um único comportamento da ré contrário à legislação brasileira. (...)

Ora, se cumprindo a lei, o que significa agir lícitamente, a requerida causar danos, exerce direito regular e nada deve a quem quer que seja a título de reparação, ao menos pelos simples fatos de suas aeronaves subirem e descerem diariamente no Aeroporto Internacional de Guarulhos. (...)

Daí porque, forçoso reconhecemos, a causa fática de pedir não acarreta, enquanto conclusão lógica, o pedido. (...)

Posto isso, e o mais constante dos autos, INDEFIRO a petição inicial, com supedâneo no artigo 295, inciso I, parágrafo único, inciso II do Código de Processo Civil, e JULGO EXTINTO o processo, sem conhecer o mérito, com arrimo no artigo 267, inciso I, do mesmo Código."

h) os processos nº 224.01.2011.009212-6 e 224.01.2010.082166-5, todos em trâmite na 2ª Vara Cível, proposto em face de LAN AIRLINES S/A e AEROVIAS DE MEXICO S/A DE C.V. AEROMEXICO, respectivamente, tiveram a petição inicial indeferida pelos seguintes fundamentos (doc. 21 e doc. 22):

"A leitura mais acerrada da peça inicial revela sua inépcia. (...)

Da leitura da petição inicial, observa-se que o autor, traz à baila várias estatísticas, que foram formuladas em estudos ambientais, por órgãos internacionais, e menciona as recomendações dessas instituições para amenizar o problema do

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

aquecimento global. Entretanto, essas assertivas não são suficientes a embasar a condenação da empresa requerida, pretendida pelo autor, na medida em que, por si só, não consumam situação fática de ilicitude. (...)

Portanto, se a requerida exerce atividade regulamentada, não cometendo nenhum ato ilícito relativo à esse prisma, não há se falar em indenização, posto que ausentes os requisitos do dever de indenizar previstos nos artigos 186 e 927 do Código Civil. (...)

Denota-se, nesta ação, a ausência de contrato indicando que o comportamento da ré ensejasse, em contrapartida do exercício de suas atividades comerciais, uma contraprestação. De outra banda, não mencionou o autor, em toda a sua narrativa, uma norma jurídica, a qual, estivesse a ré infringindo, de maneira que não há possibilidade de atender-se ao seu pedido de condenação da ré, a fazer a reserva natural pretendida.

Ante o exposto, reconheço a inépcia da inicial, para JULGAR EXTINTO o feito, sem julgamento do mérito, tudo nos termos do artigo 267, inciso I, do Código de Processo Civil." (grifou-se)

i) o processo nº 224.01.2010.082164-0, em trâmite na 8ª Vara Cível, proposto em face de VRG LINHAS AEREAS S/A GRUPO GOL, teve a petição inicial indeferida, mesmo após o despacho determinando a sua emenda, senão veja-se (doc. 23):

"" fls. 609 foi determinada a emenda à inicial.

\* fls. 610/616 o Ministério Público manifestou-se quanto à desnecessidade de emendar.

O pedido, portanto, permanece indeterminado. O argumento de que a empresa ré polui e que por isso deve reparar o meio ambiente é genérico e prejudica inclusive o direito de defesa da empresa ré.

Indefiro a inicial nos termos do artigo 295, inciso VI e julgo extinto o presente feito nos termos do inciso I, artigo 267, do CPC." (grifou-se)



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

j) o processo nº 224.01.2011.003857-9, igualmente em trâmite na 8ª Vara Cível, proposto em face da WEBJET LINHAS AÉREAS S/A, teve a petição inicial indeferida, mesmo após o despacho determinando a sua emenda, da seguinte forma (doc. 24):

"A falta de indicação de critérios objetivos para a majoração do dano bem como quanto a maneira de reparar prejudica a defesa, confere poderes ao perito que não os estritamente técnicos, além de dificultar, senão impossibilitar, o cumprimento de eventual tutela jurisdicional concedida.

Não especificado o pedido, julgo extinto o presente feito nos termos do artigo 295 inciso I, parágrafo único, incisos I e II; em consequência, julgo extinto o presente feito nos termos do inciso I, artigo 267, todos do Código de Processo Civil aplicável por analogia." (grifou-se)

k) o processo nº 224.01.2011.003859-4, igualmente em trâmite na 8ª Vara Cível, proposto em face da COMPAÑIA PANAMEÑA DE AVIACION S/A – COPA AIRLINES, teve a petição inicial indeferida, mesmo após o despacho determinando a sua emenda, da seguinte forma (doc. 25):

"A atividade da requerida, não bastasse a indefinição do pedido, a quantidade de vôos e passageiros transportados, são variáveis importantes para dimensionar o suposto dano ambiental, contudo, não dependem de planejamento exclusivo da requerida, devendo ser lembradas as regulamentações da Infraero e demais regras, inclusive internacionais. A falta de indicação de critérios objetivos para a majoração do dano bem como quanto a maneira de reparar prejudica a defesa, confere poderes ao perito que não os estritamente técnicos, além de tornar incumprível eventual tutela jurisdicional concedida. Não realizada a emenda a inicial, julgo extinto o presente feito nos termos do artigo 295 inciso I, parágrafo único, incisos I e II; em consequência, julgo extinto o presente feito nos termos do inciso I, artigo 267, todos do Código de Processo Civil aplicável por analogia."

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

l) por fim, os processos nº 224.01.2011.003612-1 e 224.01.2011.003861-6, em trâmite na 4ª Vara Cível, propostos respectivamente em face de AEROLINEAS ARGENTINAS S/A E SOUTH AFRICAN AIRWAYS, tiveram a petição inicial indeferida, da seguinte forma (docs. 26 e 27):

"A petição inicial deve ser indeferida com fundamento no artigo 295 do Código de Processo Civil. (...) A ação deve ser individualizada com a máxima precisão no momento em que é formulado o pedido, para que se possa examinar a viabilidade da pretensão. O pedido formulado deve ser, nos termos do artigo 286 do Código de Processo Civil, certo e determinado (...). No caso dos autos, o autor formula o pedido, mas não indica os critérios que serão utilizados para o cálculo da indenização. Na realidade, propõe a aquisição de um imóvel, preferencialmente, no Município de Guarulhos, para o plantio de árvores. Este pedido foi formulado sem as diretrizes necessárias que seriam seguidas na sentença, pois não indicou a área do imóvel, tampouco a quantidade de árvores que deveria ser plantadas. Ainda que se admita a possibilidade de apuração em liquidação de sentença, não há como deixar de considerar que competia ao autor estabelecer as diretrizes para o cálculo até mesmo para possibilitar à ré o exercício do direito de defesa. Requer a aquisição de um imóvel, preferencialmente, no Município de Guarulhos, ou na bacia hidrográfica, mas não informou se existem áreas em condições para o cumprimento da obrigação caso venha a ser estabelecida na sentença. Se não for possível a aquisição no Município de Guarulhos, qual o local a ser considerado e como seria realizada a fiscalização por este Juízo, em razão dos limites impostos à competência territorial (...). O pedido alternativo formulado é ainda mais genérico, pois requer a condenação da ré ao ressarcimento dos danos a serem apurados em liquidação de sentença. Como anteriormente salientado, não há na petição inicial diretrizes para o cálculo desta indenização, como seria necessário até mesmo para cumprir outros princípios constitucionais como o do contraditório e da ampla defesa. Se isto não fosse suficiente, a petição inicial também deve ser indeferida em razão do disposto no artigo 295, parágrafo único, inciso III do Código de Processo Civil(...). O representante do Ministério Público em momento algum indicou o diploma legal que estabelece os índices de poluentes tolerados, tampouco as medidas que devem

ser adotadas. Ainda que se admita o risco da atividade exercida pela ré e das conseqüências para o meio ambiente, também não há como deixar de considerar que o ordenamento jurídico em vigor não estabelece qualquer sanção para a conduta adotada. Se não há lei, não há como punir o agente que atua no mercado, especialmente, se o faz em razão do exercício de uma atividade regulamentar e autorizada pelo Poder Público. (...) A punição mencionada decorre de sugestão apresentada pelo autor, o que não pode ser admitido, conforme acima exposto e, em especial, em razão do disposto no artigo 5º, inciso II da Constituição Federal segundo o qual "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei". (...) Em assim sendo, considerando que não há na legislação em vigor regras estabelecendo os limites de poluentes emitidos pelas aeronaves, tampouco as conseqüências para o fato, o indeferimento da petição inicial se faz necessário. Não há como autorizar o seguimento da demanda, sob pena de, em caso de condenação, ser proferida sentença genérica, em ofensa ao disposto nos artigos 459 e 460 do Código de Processo Civil. Pelo todo exposto e o mais que dos autos consta, indefiro a petição inicial com fundamento nos artigos 295, inciso I e via de conseqüência, julgo extinto o processo sem apreciação do mérito, conforme artigo 267, inciso VI do referido diploma processual (...)."

#### IMPROCEDENCIA DOS PEDIDOS:

#### PRIMEIRA AÇÃO JULGADA COM RESOLUÇÃO DE MÉRITO

2.4 Deve-se destacar, finalmente, que o Judiciário teve a oportunidade de se manifestar, quanto ao mérito da ação, em apenas um dos casos.

2.5 Tal caso ocorreu, justamente, nesse MM. Juízo, ao analisar o processo nº 224.01.2010.082070-8, proposto em face da EMIRATES AIRLINE, que julgou improcedentes os pedidos, dando por extinto o feito com o julgamento do mérito, na forma do artigo 269, inciso I do Código de Processo Civil, da seguinte forma (doc. 28):

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

"Com relação ao mérito, impositiva a improcedência do pedido (...). A pretensão inicial está fora de seu tempo e espaço; (...). A ré, por outro lado, exerce serviço essencial de transporte aéreo; e assim o faz de forma totalmente autorizada pelos órgãos federais competentes (ANAC, Infraero). Ora, se cumprindo a lei, o que significa agir licitamente, a requerida possui aeronaves que expelem gases poluentes, dentro dos padrões tecnológicos atuais, não pode ser compelida judicialmente à reparação de danos, ao menos pelos simples fatos de suas aeronaves subirem e descerem no Aeroporto Internacional de Guarulhos. Não pode o autor, sem trazer qualquer indício ou sequer evidência de que os órgãos ambientais, por ocasião do licenciamento ambiental, constataram a necessidade de compensação ambiental, trazer imposição das exigências postuladas em juízo, ora qualificadas pelo juízo como meras sugestões, ante a ausência de previsão legal para elas. Nesse momento, convém consignar que, da mesma forma que a Constituição Federal agasalha a proteção ao meio ambiente como princípio norteador, também alça a tal patamar o Princípio da Legalidade, segundo o qual ninguém pode ser compelido a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude de lei (artigo 5º inciso II). Assim, da simples afirmação de que a requerida emite gases poluentes na atmosfera não decorre a conclusão de que haja o dever de efetuar o plantio de árvores ou pagamento em pecúnia como compensação, uma vez que não há qualquer evidência de que os órgãos competentes, oportunamente, tenham feito, após examinarem detidamente a atividade desempenhada, tal exigência. (...) Também não teria qualquer sentido exigir o reflorestamento pelas companhias aéreas, em detrimento de todos os outros segmentos que igualmente lançam gases poluentes na atmosfera, como, por exemplo, mineradoras, empresas de carvão, de transporte urbano (ônibus); em verdade, a se levar a pretensão inicial às últimas conseqüências ('olho por olho, dente por dente'), seria de igualmente se exigir que o adquirente de um veículo prontamente plantasse um número suficiente de árvores para compensar o dano ambiental que com ele provocaria. O autor tece considerações sobre os efeitos nocivos dos poluentes dos aviões, mas esquece os benefícios que o Aeroporto Internacional e toda a infraestrutura correlata trouxe ao desenvolvimento do Município (empregos, circulação de recursos, recolhimento de

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

tributos, etc). Exigir que as empresas aéreas sejam compelidas judicialmente a reflorestar área apenas no Município de Guarulhos seria totalmente antijurídico, inclusive porque as empresas aéreas não possuem a opção de escolha de outro local; por outro lado, a pretensão inicial igualmente ignora (ou não abrange) todo o restante do percurso da aeronave em território nacional. Em verdade, o aquecimento é um problema global e com tal dimensão deve ser tratado, conquanto em nível governamental. A ré tem autorização governamental para o exercício de determinadas rotas e os resíduos expelidos no exercício normal de referida atividade já estão inseridos no âmbito daquela autorização; a obrigação de compensar prejuízo ambiental decorrente é dos entes federativos, quais sejam, União, Estados e Municípios, e não dos agentes econômicos diretamente. Seria o caso, isso sim, de exigir a efetiva implantação, por parte dos governos, da política nacional do meio ambiente, compelindo-os a cumprir as disposições da Lei nº 6.938/81. Não pode o autor, sem trazer qualquer indício ou sequer evidência de que os órgãos ambientais, por ocasião do licenciamento ambiental, constataram a necessidade de compensação ambiental, trazer imposição arbitrária das novas exigências ora postuladas em juízo. Nesse momento, convém consignar que, da mesma forma que a Constituição Federal agasalha a proteção ao meio ambiente como princípio norteador, também alça a tal patamar o Princípio da Legalidade, segundo o qual ninguém pode ser compelido a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude de lei (artigo 5º inciso II). Assim, da simples afirmação de que a requerida emite gases poluentes na atmosfera não decorre a conclusão de que haja o dever de efetuar o plantio de árvores ou pagamento em pecúnia como compensação, uma vez que não há qualquer evidência de que os órgãos competentes, oportunamente, tenham feito, após examinarem detidamente a atividade desempenhada, tal exigência. O que deve ficar claro é que a simples emissão de CO2 ou outros gases poluentes, por si só, não é suficiente para caracterizar um ilícito. Se fosse assim e como já mencionado anteriormente pelo juízo, todos os condutores de veículos automotores estariam praticando um ilícito ambiental e sujeitos ao dever de indenizar. A se acolher a pretensão inicial, seria o mesmo que, após todo o licenciamento de uma usina hidrelétrica ou mineradora, exigir uma

nova contraprestação ambiental, seria uma inequívoca violação ao princípio da estabilidade e segurança das relações jurídicas, o que não comporta acolhimento. Diante destas considerações e ponderações, impositiva a improcedência do pedido. POSTO ISSO e considerando o que mais dos autos consta, JULGO IMPROCEDENTE o pedido, dando por extinto o presente feito com o julgamento do mérito, na forma do artigo 269, inciso I do Código de Processo Civil. Não há condenação em honorários advocatícios, nos termos do disposto no artigo 18 da Lei nº 7.347/85 (...). (grifamos)"

2.6 As ações restantes ainda encontram-se na fase citatória e não há até o momento qualquer decisão favorável à pretensão do Ministério Público.

2.7 Desta forma, a Ré, desde já, espera e confia que as preliminares abaixo argüidas sejam conhecidas por esse MM. Juízo, para que a presente ação seja julgada extinta, sem resolução do mérito, ou, no mérito, seja o pedido autoral julgado improcedente, conforme ora passa a expor:

### PRELIMINARMENTE

#### 3. INÉPCIA DA PETIÇÃO INICIAL

3.1 Preliminarmente, os artigos 282 e 283 do Código de Processo Civil estabelecem os requisitos essenciais da petição inicial, dentre eles, a obrigatoriedade de haver a indicação dos fatos e fundamentos jurídicos do pedido, com as especificações, apresentação dos documentos indispensáveis à propositura da ação e da narrativa dos fatos deve decorrer logicamente a conclusão.

3.2 Porém, basta uma simples análise da petição inicial para verificar que não estão presentes os requisitos mínimos para a sua validade.



3.3 Isso porque, a uma, os pedidos formulados pelo Autor são incertos. A lei autoriza apenas pedidos genéricos, cuja indeterminação autorizada no dispositivo legal restringe-se ao aspecto quantitativo do pedido (*quantum debeatur*), sem acobertar a sua faceta qualitativa (*an debeatur*).

3.4 No caso, a indenização pleiteada pelos supostos danos alegados pelo Autor, deveriam ter sido definidos, assim como os pedidos, que não foram.

3.5 O Autor não esclareceu a dimensão dos supostos danos causados pela atividade da Ré e nem uma forma precisa e determinada para repará-los. Veja que o pedido indenizatório requer a mensuração da extensão do dano perpetrado pela Ré, mas em nenhum momento fixa parâmetros. Na verdade, limita-se a apresentar o movimento operacional do Aeroporto de Guarulhos e dados da ANAC sobre a emissão de poluentes no trajeto Rio - São Paulo, sendo, por isso, completamente descabida a pretensão autoral.

3.6 A duas, o Autor narra os fatos e o suposto direito sem estabelecer, com precisão, que ato contrário a lei teria praticado a Ré para ser incluída no pólo passivo da ação.

3.7 Isso porque, o Autor limita-se a dizer que os gases de efeito estufa causam danos ao meio ambiente, mas não consegue determinar qual suposto índice irregular estaria emitindo a Ré.

3.8 E mais, o Autor fundamenta a sua ação nas emissões de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) decorrentes da atividade da Ré, que supostamente causaria poluição, porém, mais uma vez, deixa de formular qualquer pedido no sentido de que estas sejam evitadas ou reduzidas.

3.9 Ou seja, os pedidos requeridos na petição inicial não trazem relação com as alegações autorais e, muito menos, buscam uma solução para a suposta irregularidade apontada.

3.10 A três, a ausência de provas igualmente impede de ser apresentada a devida contestação, uma vez que os documentos acostados não são suficientes para se provar um pretense ato danoso específico da Ré.

3.11 Por óbvio, não se pode imputar à Ré a responsabilidade por toda e qualquer emissão de gás proveniente da atividade de transporte aéreo. Tanto o dano como a ação deveriam estar devidamente delimitados na ação, o que não ocorreu no caso em tela.

3.12 A quatro, não há critérios na petição inicial para mensurar os pedidos autorais, uma vez que o Autor, simplesmente, formula o pedido de obrigação de fazer, que consiste em adquirir um imóvel para o plantio de árvores "*em quantidade necessária para absorver integralmente as emissões de gases de efeito estufa*" decorrentes da atividade da Ré. Assim, deixou de indicar os critérios que deverão ser utilizados para o cálculo da condenação. Verifica-se que o Autor sequer apresentou estudo quanto aos supostos danos ambientais causados ao município de Guarulhos.

3.13 De igual forma, o Autor não indicou a área do imóvel, tampouco a quantidade de árvores que deveria ser plantada. E mais, deixou o Autor de informar se existem áreas no município em condições para o cumprimento da obrigação e, na hipótese de não haver imóvel, qual o local específico a ser considerado.

3.14 O pedido subsidiário formulado pelo Autor é ainda mais genérico, pois requer a condenação da Ré ao ressarcimento dos danos a serem apurados em liquidação de sentença. Ocorre que, deveria o Autor, ao menos, indicar na petição inicial as diretrizes

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

para o cálculo desta indenização, para que a Ré e esse MM. Juízo pudessem analisar os parâmetros do que está sendo requerido, o que não foi feito.

3.15 Ademais, o Autor leva em consideração a emissão de gases realizada durante todo o trajeto da aeronave – do aeroporto de Guarulhos até o destino final ou vice-versa. Porém, deixa de apresentar qualquer parâmetro quanto aos danos limitados ao município de Guarulhos, objeto desta ação.

3.16 A cinco, o Autor em momento algum indicou qualquer descumprimento de diploma legal pela Ré, tampouco as medidas que devem ser adotadas e suas respectivas sanções.

3.17 Se o Autor reconhece que a Ré não infringiu qualquer lei ou regulamento, não há como punir o agente que atua no mercado, especialmente, se o faz em razão do exercício de uma atividade regulamentar e autorizada pelo Poder Público. Por mais esse motivo, não há conexão entre os fatos apresentados e os pedidos requeridos na petição inicial.

3.18 A pretensa fundamentação não passa de meras ilações incoerentes que sequer poderia ter sido recebida pelo Judiciário.

3.19 Assim, está-se diante de um nítido caso de cerceamento de defesa, uma vez que o Autor imputou à Ré adivinhar qual seria o dano por ela praticado e qual a sua extensão.

3.20 Por todo exposto, espera a Ré pelo indeferimento da petição inicial, com fundamento no art. 295, I, do Código de Processo Civil e, em consequência, seja julgado extinto o processo, sem resolução do mérito, conforme art. 267, VI, do referido diploma processual.

#### 4. ILEGITIMIDADE PASSIVA

4.1 Ainda em sede preliminar, importante ressaltar que a Ré é parte ilegítima para responder aos termos da presente ação.

4.2 Isso porque, pretende o Autor ver a Ré condenada a ressarcir a coletividade pelos supostos danos causados com a emissão de gases de efeito estufa proveniente das turbinas das aeronaves.

4.3 Porém, a Ré, simplesmente, executa a sua atividade em estrita consonância com as determinações da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, não podendo ser responsabilizada por cumprir o que lhe é imposto e autorizado pelo Poder Público. Tal ponto restou incontroverso nos autos, sendo certo que o Autor, em momento algum, alegou o contrário.

4.4 Desta forma, para os pedidos serem julgados procedentes, deveria o Autor ter proposto a ação em face da ANAC, órgão que regula, certifica, fiscaliza e autoriza as operações aéreas e aeroportuárias.

4.5 Nesse sentido, cumpre destacar a Lei nº 11.182/2005, que criou a ANAC e estabeleceu como suas competências, dentre outras, as que seguem:

"Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária."

"Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-

323  
e

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

I – implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil; (...)

VII – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil; (...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil; (...)

XIV – conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos; (...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo; (...)

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível; (...)

XXII – aprovar os planos diretores dos aeroportos e os planos aeroviários estaduais; (...)

XLIV – deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;"

4.6 Tal posicionamento resta evidenciado através do recente V. Acórdão proferido pela Des. Fed. Marli Ferreira, do Egrégio Tribunal Regional Federal – 3ª Região, a saber:

"Deveras, incumbe à União Federal, explorar a navegação aérea e legislar privativamente sobre o regime de navegação aérea. A infraestrutura de aeroportos, o sistema aeronáutico, de proteção e segurança de voo (neste compreendidos a investigação e prevenção de acidentes aéreos) estão, todos, sujeitos em todo o



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

território nacional, às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica.

Por seu turno, com a criação da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, em 2005, foi-lhe deferida legalmente a regulação e fiscalização dos serviços aéreos, a formação e treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, tudo de conformidade com a Lei nº 11.182/2005. (...)"

(TRF – 3ª Região. Agravo de Instrumento nº 2010.03.00.011799-0, Quarta Turma, Relatora Des. Fed. Marli Ferreira, julgado em 23.08.2010 – grifou-se)

4.7 Ainda se não fosse esse o entendimento, deveria ter incluído no pólo passivo da ação a administração aeroportuária local, pois esta entidade tem por responsabilidade a construção, instalação e operação do equipamento urbano em tela, sendo, inclusive, responsável pela obtenção das licenças ambientais cabíveis.

4.8 Assim, não cabe à Ré ser responsabilizada pelos índices adotados pela ANAC para regularizar a aviação civil e/ou pela administração aeroportuária, em razão da instalação e operação do aeroporto.

4.9 Por óbvio, a Ré só poderia responder a presente ação se estivesse descumprindo as regras e os padrões determinados pelo Poder Público, o que não foi o caso. Nesse sentido, destaca-se o entendimento pacificado da jurisprudência:

"AÇÃO POPULAR. EXTRAÇÃO DE MINÉRIOS. AUTORIZAÇÃO. DANO AMBIENTAL NÃO COMPROVADO. SENTENÇA IMPROCEDENTE.

O autor popular não logrou êxito em demonstrar a ilicitude nas condutas dos réus tendo em vista a inexistência de comprovação da ilegalidade da licença concedida e, assim, o comportamento lesivo ao meio ambiente já que a extração foi devidamente autorizada pelo órgão ambiental."

(TRF4 - APELAÇÃO/REEXAME NECESSÁRIO Nº 2005.70.08.001311-9/PR – grifou-se)

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

"ADMINISTRATIVO - DANO AMBIENTAL NÃO COMPROVADO - RESPEITO ÀS DETERMINAÇÕES DA FEEMA - AUTO DE INFRAÇÃO LAVRADO INDEVIDAMENTE PELO IBAMA.

I - Restou demonstrado pelos documentos dos autos que a Autora estava de fato cumprindo as exigências contidas em sua licença de operação e atuando com a autorização da FEEMA para recuperar área devastada por incêndio. Portanto, é inequívoca a conclusão de que não houve qualquer desrespeito à legislação ambiental e o auto de infração foi lavrado indevidamente.

II - Apelação e remessa improvidas."

(TRF2 - APELAÇÃO CIVEL: AC 200051010074889 RJ 2000.51.01.007488-9 - grifou-se)

4.10 Configurada, assim, a ilegitimidade passiva da Ré, requer-se a extinção do feito, sem resolução do mérito, com fulcro no art. 267, VI, do Código de Processo Civil, tendo em vista a ausência de uma das condições da ação.

5. MANIFESTA AUSÊNCIA DO INTERESSE DE AGIR

5.1 Ainda, na remota hipótese de não serem acolhidas as preliminares *supra*, o que só se admite por deferência ao princípio da eventualidade, deve-se atentar para a manifesta ausência de interesse de agir do Autor, condição indispensável para o exercício do direito de ação (art. 3º do Código de Processo Civil).

5.2 De acordo com Candido Rangel Dinamarco, a presença do interesse de agir "se condiciona à verificação de dois requisitos cumulativos, a saber: necessidade concreta da atividade jurisdicional e adequação do provimento e do procedimento desejados".

Continua o referido autor sustentando que:

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

"em resumo, para que exista a condição da ação a que se costuma chamar de interesse de agir é preciso que o processo aponte para um resultado capaz de ser útil ao demandante, removendo o óbice posto ao exercício do seu suposto direito, e útil também segundo o critério do Estado, estando presentes os requisitos da necessidade e da adequação". (In Execução Civil, 6ª edição, pág. 406/407).

5.3 Assim, a propositura da ação pressupõe a necessidade de requerer uma tutela jurisdicional (*necessidade*) com o objetivo de alcançar uma finalidade adequada para remover a lesão, ou ameaça, ao direito (*utilidade*).

5.4 O interesse de agir, portanto, toma como base o binômio "necessidade e utilidade". *Necessidade* da atuação jurisdicional em prol da obtenção de uma dada *utilidade*.

5.5 Alguns doutrinadores incluem no rol um terceiro elemento ao binômio: a adequação. Neste contexto, para que o Autor tenha interesse de agir, o pedido de atuação jurisdicional tem de ser adequado para se atingir a específica situação de vantagem por ele perseguida.

5.6 No caso sob análise, é possível observar que os pedidos formulados pelo Autor, além de incertos, não teriam efetividade alguma para reverter ou, ao menos, reduzir o alegado dano ambiental.

5.7 Conforme já exposto acima, e nos capítulos seguintes, os pedidos para a aquisição de área virgem ou a cobrança de indenização não revelam a utilidade necessária para reduzir ou eliminar a emissão dos gases pelas companhias aéreas.

5.8 Mesmo porque, não há comprovação de que a manutenção de uma determinada área de mata virgem seria capaz de absorver todo ou parte do impacto

ambiental que seria causado pelas turbinas das aeronaves da Ré que operam no Aeroporto de Guarulhos.

5.9 Logo, diante de todo o exposto, resta caracterizada a falta de interesse de agir do Autor na presente demanda, motivo pelo qual se faz necessária a extinção do processo sem resolução do mérito, nos termos do artigo 267, VI, do Código de Processo Civil.

## 6. IMPOSSIBILIDADE JURÍDICA DO PEDIDO

6.1 Ademais, falta à presente demanda mais uma das indispensáveis condições ao exercício do direito de ação. O pedido autoral que deveria ser juridicamente possível na presente ação, não o é.

6.2 Observe que a ação foi proposta pelo Autor visando a proteção da sociedade por danos causados pela atividade empresarial da Ré. Entretanto, para ser cabível um pedido indenizatório, deve haver uma conduta ilícita praticada pela Ré, descumprindo lei ou norma, o que de fato, não ocorreu no caso, a lembrar: *"Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei."* (Art. 5º, II, Constituição Federal).

6.3 Ocorre que, esqueceu o Autor que quase todos os meios de transporte geram algum tipo de poluição, não sendo imputado, à Ré, nenhum comportamento que tenha transgredido qualquer norma ou regulamento da atividade.

6.4 Ademais, não há na legislação brasileira qualquer sanção à atividade da Ré que preveja o plantio de árvores ou, sequer, a indenização pecuniária pela atividade executada pela Ré. Assim não há como pleitear reparação pela atividade desempenhada pela Ré, sendo manifestamente impossível o pedido Autoral, que demanda aplicação de

uma sanção inexistente a uma atividade lícita, autorizada pelo Estado e prestada regularmente na forma da lei.

6.5 Desta feita, constatada a impossibilidade jurídica de tutelar o pleiteado pelo Autor, impositiva a extinção do processo sem resolução do mérito, na forma do artigo 267, VI, do Código de Processo Civil.

6.6 Entretanto, na remota hipótese de não serem acolhidas as preliminares suscitadas, o que se admite apenas por argumentação, seguirá demonstrado que, no mérito, melhor sorte não assiste ao Autor, devendo ser julgados improcedentes os pedidos formulados em sua inicial.

## DO MÉRITO

### 7. ALEGAÇÕES AUTORAIS

7.1 Trata-se de Ação Civil Pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO para averiguar supostos danos ambientais ocasionados pela emissão de gases das turbinas das aeronaves da Ré que operam no Aeroporto Internacional de Guarulhos.

7.2 O Autor alega, em síntese, que, segundo entidades internacionais, o transporte aéreo seria um dos responsáveis pelo crescimento da emissão de CO<sub>2</sub> na atmosfera. No caso específico do Município de Guarulhos, o impacto decorre, ainda, do crescimento do número de aeronaves que utilizam o aeroporto internacional.

7.3 Afirma, ainda, que a Ré é uma das responsáveis pelos danos causados ao meio ambiente, pelo simples fato de operar no aeroporto de Guarulhos.



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

7.4 Sem apresentar qualquer prova específica contra a atividade da Ré, da violação de qualquer legislação e com relação à mensuração do alegado dano, considera que, em razão do disposto na Constituição Federal, compete ao infrator reparar os danos causados ao meio ambiente. Desse modo, requereu a condenação da Ré ao seguinte:

(i) cumprimento da obrigação de fazer, consistente na aquisição de um imóvel, preferencialmente no Município de Guarulhos, ou na mesma bacia hidrográfica, com área suficiente para que seja efetuado o plantio de espécies vegetacionais em quantidade necessária para absorver integralmente a emissão de gases de efeito estufa e demais poluentes decorrentes de suas atividades no Aeroporto Internacional de Guarulhos;

(ii) em caráter subsidiário, indenizar, em valor a ser apurado na fase de liquidação de sentença, todos os impactos diretos e indiretos causados ao meio ambiente decorrentes de sua atividade no Aeroporto Internacional de Guarulhos, cujo valor será revertido ao Fundo Estadual de Reparação de Interesses Difusos Lesados;

(iii) a condenação da Ré ao pagamento da multa diária, a ser ficada em valor não inferior a cem mil UFESPs, em caso de inadimplemento da obrigação assumida, a ser pago ao Fundo Estadual de Reparação de Interesses Difusos Lesados.

7.5 Por essa razão, apresenta a Ré esta defesa, demonstrando a absurda falta de fundamentação da petição inicial, não assistindo razão ao Autor em nenhum dos frágeis e improvados argumentos, motivo pelo qual, espera e confia pela improcedência da presente ação.

8. ATIVIDADE DA RÉ DEVIDAMENTE REGULAMENTADA  
NÃO INCLUSÃO NO CONCEITO JURÍDICO DE POLUIÇÃO

8.1 Inicialmente, o Autor busca transformar a atividade da Ré em algo extremamente negativo e perigoso para a sociedade, como se fosse a responsável por todos os males ambientais mundiais.

8.2 Ora, a Ré é empresa dedicada à exploração da aviação comercial, transportando pessoas e cargas, o que constitui atividade empresarial expressamente regulamentada em todo o território nacional. Sendo concedido, inclusive, por acordo bilateral de serviços aéreos, através do Decreto nº 80.977, de 12 de dezembro de 1977, firmado entre os governos do Brasil e do Reino dos Países Baixos, o qual concede à ora Ré o direito de voar (doc. 29).

8.3 Nesse sentido, destaca-se a seção II, do Anexo ao acordo sobre transportes aéreos em referência, senão vejamos:

"1. Nos termos do presente Acordo e deste Anexo, cada Parte Contratante concede à empresa aérea designada pela outra Parte Contratante e para o fim de explorar os serviços convencionados nas rotas especificadas:

- a) o direito de desembarcar e embarcar passageiros, carga e mala postal originados no território da outra parte Contratante ou a ele destinado;
- b) o direito de desembarcar e embarcar passageiros, carga e mala de tráfico internacional, originados em escalas em terceiros países incluídos no Quadro de Rotas, ou a eles destinados.

2. Cada Parte Contratante autoriza o sobrevôo de seu território pela empresa designada para outra Parte Contratante, com ou sem pouso técnico, nas escalas constantes do Quadro de Rotas."

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

8.4 Ademais, recentemente, em 21 de março de 2011, a ANAC encaminhou o Ofício nº 159/2011/GCTA/GCTA/SSO-ANAC à Ré, referente às Especificações Operativas dessa empresa, onde restou consignado que (doc. 30):

**"C.1 ROTAS AUTORIZADAS – BRASIL (TABELA DE ROTAS E AERÓDROMOS)**

A KLM está tecnicamente capacitada a realizar vôos internacionais regulares, para o território brasileiro, na(s) seguinte(s) localidade(s):

DESTINO	COD. ICAO	DESPACHO	ALT1	ALT2
(Brazilian Airports Authorized List)				
São Paulo/Guarulhos (Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro)	SBGR	Remoto/Local	SBGL	SBKP

8.5 Para desempenhar tais serviços, a Ré cumpre rigorosamente as exigências das leis brasileiras, obtendo todas as licenças e autorizações das autoridades competentes.

8.6 Cumpre esclarecer que nesse sentido, o Decreto nº 21.713/46, que promulgou a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, estabelece que as companhias aéreas poderão funcionar no território nacional se tiverem permissão para tal, senão vejamos:

**"ARTIGO 6º**

**Serviços aéreos regulares**

Serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização."

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

8.7 Ressalta-se que a aplicação da Convenção de Chicago possui respaldo na Constituição da República Federativa do Brasil, que prevê ser da União a competência privativa para legislar a respeito do transporte aéreo.

8.8 Desta forma, a determinação da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) de incluir no marco regulatório setorial da Aviação as normas internacionais que o Brasil seja signatário está em perfeita simetria com a atenção dada pela CF/88 (art. 178).

8.9 Em tempo, mister lembrar que as empresas aéreas são concessionárias do Estado e tem sua frota e procedimentos técnicos e operacionais regulados pela ANAC, inclusive, no que se refere às emissões gasosas, através do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 34 (Emenda nº 03), que dispõe sobre os "*Requisitos para drenagem de combustível e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina*".

8.10 Cumpre salientar que os aeroportos são objeto de licenciamento ambiental que contempla todos os aspectos operacionais envolvidos e possuem certificação operacional emitida pela ANAC.

8.11 Nesse diapasão, destacasse a Licença Ambiental de Operação de Regularização nº 00294, processo SMA nº 13.536/02, expedida pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Governo do Estado de São Paulo, que autorizou o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos (doc. 31).

8.12 Ora, acolher a pretensão inicial, seria o mesmo que, após todo o licenciamento da atividade, exigir uma nova contraprestação ambiental que sequer teria sido imputado pelo Órgão Ambiental, configurando-se não só uma dupla compensação, como uma violação ao princípio da estabilidade e segurança das relações jurídicas, o que não comporta acolhimento.

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

8.13 Assim, da simples alegação de que a Ré emite gases poluentes na atmosfera não decorre a conclusão de que esta tem a obrigação de efetuar o plantio de árvores ou pagamento em pecúnia como medida compensatória, uma vez que os Órgãos Ambientais, após examinarem detidamente a atividade desempenhada, não exigiram tal atividade.

8.14 Ainda que assim não fosse, o art. 3º, III, "e", da Lei nº 6.938/81, conceitua poluição da seguinte forma:

"Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

(...)

III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

(...)

e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;" (grifou-se)

8.15 Portanto, de acordo com a definição acima, para ser caracterizada poluição, em primeiro lugar, os índices e as conseqüências para o fato dependem da edição da lei, o que não ocorreu no caso e, em segundo lugar, a Ré deveria desrespeitar determinados índices, que o Autor não comprovou terem sido desrespeitados.

8.16 Nesse sentido, destaca-se que esse Tribunal já decidiu que não se configura uma atividade como poluidora quando desempenhada dentro dos padrões preestabelecidos:

"Agravio de Instrumento - Ação civil pública - Indeferimento do requerimento, deduzido pela empresa-ré, de reabertura do seu estabelecimento comercial, fechado em razão de poluição sonora - Conforme nova medição de ruídos, feita pela CETESB,

os níveis apurados se encontram dentro dos padrões fixados em lei - Reabertura do estabelecimento comercial Perda de objeto do agravo - Recurso prejudicado." (TJSP. Agravo de Instrumento nº 990.09.370410-2. Rel.Zélia Maria Antunes Alves. Julgamento de 08 de abril de 2010)

8.17 Verifica-se que o Autor sequer alega que a Ré lança na atmosfera gases de efeito estufa em desacordo com qualquer padrão preestabelecido ou em discrepância com as exigências da ANAC.

8.18 Isso porque, a Ré cumpre, rigorosamente, todas as determinações dos órgãos competentes, motivo pelo qual, não há qualquer razão para ela responder os termos da presente ação, muito menos ver julgado procedente os pedidos autorais.

8.19 Consigne-se que a Ré utiliza apenas aeronaves modernas equipadas com turbinas de última geração, fabricadas pelas maiores empresas do mundo do setor, que cumprem a risca todas as Convenções internacionais, e ainda faz as manutenções de cada uma delas dentro do cronograma previsto pelas próprias fabricantes.

8.20 Desse modo, uma vez que a Ré cumpre todas as determinações do Poder Público e o exercício da sua atividade não pode ser caracterizada como poluente, no sentido jurídico da palavra, pelos motivos acima expostos, não há como os pedidos autorais serem julgados procedentes.

9. AUSÊNCIA DE REGULAMENTAÇÃO  
VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE

9.1 Conforme se verifica da petição inicial, o Autor, em momento algum, indicou o diploma legal que estabelece os índices de poluentes tolerados e que estariam sendo

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

desrespeitados pela Ré, tampouco as medidas que devem ser adotadas e suas respectivas sanções.

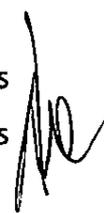
9.2 A Lei nº 12.187/09, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima, estabelece, no parágrafo único do artigo 11 que:

"Parágrafo único. Decreto do Poder Executivo estabelecerá, com consonância com a Política Nacional sobre Mudança do Clima, os Planos setoriais de mitigação e de adaptação às mudanças climáticas visando à consolidação de uma economia de baixo carbono, na geração e distribuição de energia, no transporte público urbano e nos sistemas modais de transporte interestadual de cargas e passageiros, na indústria de transformação e na de bens de consumo duráveis, nas indústrias químicas fina e de base, na indústria de papel e celulose, na mineração, na indústria da construção civil, nos serviços de saúde e na agropecuária, com vistas em atender metas gradativas de redução de emissão antrópicas quantificáveis e verificáveis, considerando as especificidades de cada setor, inclusive por meio de Mecanismo de Desenvolvimento Limpo – MDL e das Ações de Mitigação Nacionalmente Apropriadas – NAMAs"

9.3 No caso, a Lei invocada não define quais são as condutas aptas a ensejar o dever de reparar, assim como não estabelece as sanções. Estabelece, tão somente, as diretrizes que serão seguidas pelos diplomas legais futuros.

9.4 Por sua vez, a petição inicial não imputa à Ré nenhum ilícito e sequer descreve qualquer comportamento da Ré contrário à legislação brasileira. Ora, não há como condenar a Ré se não há qualquer lei impondo a sanção.

9.5 Ora, não teria qualquer sentido exigir o reflorestamento pelas companhias aéreas, quanto mais de modo específico da Ré, em detrimento de todos os outros segmentos que igualmente lançam gases poluentes na atmosfera.



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

9.6 As punições requeridas decorrem da sugestão apresentada pelo Autor, o que não pode ser admitido, em razão do princípio da legalidade, que determina "*que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei*" (art. 5º, II, da Constituição Federal). Quanto ao particular, destacam-se as palavras de Alexandre de Moraes:

"O art. 5º, II, da Constituição Federal, preceitua que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei. Tal princípio visa combater o poder arbitrário do Estado. Só por meio das espécies normativas devidamente elaboradas conforme as regras de processo legislativo constitucional, podem-se criar obrigações para o indivíduo, pois são expressão da vontade geral. Com o primado soberano da lei, cessa o privilégio da vontade caprichosa do detentor do poder em benefício da lei. No fundo, portanto, o princípio da legalidade mais se aproxima de uma garantia constitucional do que de um direito individual, já que ele não tutela, especificadamente, um bem da vida, mas assegura ao particular a prerrogativa de repelir as injunções que lhe sejam impostas por uma outra via que não seja a da lei, pois como já afirmava Aristóteles, a paixão perverte os Magistrados e os melhores homens: a inteligência sem paixão – eis a lei". (Alexandre de Moraes, in Direito Constitucional, Editora Atlas, 15ª Edição, 2004)

9.7 A observância do preceito constitucional previsto no art. 5º, II, já citado, é fundamental para garantir a segurança jurídica e assegurar às pessoas o conhecimento antecipado das conseqüências diretas dos seus atos.

9.8 Nesse sentido, cumpre destacar o ensinamento de Heraldo Garcia Vitta, a saber:

"Na supremacia geral do Estado, a lei – apenas ela – pode estabelecer deveres aos administrados e impor as respectivas conseqüências jurídicas. Somente o ato jurídico geral e abstrato, elaborado pelo Parlamento, pode vincular pessoas, atribuir-

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

lhes deveres e conferir-lhes as respectivas conseqüências, as penalidades por violação dos deveres impostos"

(In Responsabilidade civil e administrativa por dano ambiental, Editora Malheiros, 2008, pág. 143).

9.8 Destaca-se que os nossos Tribunais já tiveram a oportunidade de apresentar o entendimento de que não há que se falar em condenação na hipótese de ausência de previsão legal quanto à vedação do exercício da atividade, conforme se depreende do Acórdão lavrado pelo Ministro José Delgado, do Egrégio Superior Tribunal de Justiça, senão vejamos:

"DIREITO FLORESTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CANA-DE-AÇÚCAR. QUEIMADAS. ARTIGO 21, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI 4771/65. CÓDIGO FLORESTAL E DECRETO FEDERAL 2661/98. DANO AO MEIO AMBIENTE. INEXISTÊNCIA DE REGRA EXPRESSA PROIBITIVA DA QUEIMA DA PALHA DA CANA. INVIABILIDADE DE SUBSTITUIÇÃO DAS QUEIMADAS PELO USO DE TECNOLOGIAS MODERNAS. PREVALÊNCIA DO INTERESSE ECONÔMICO. DECRETO ESTADUAL 42056/97 AUTORIZA A QUEIMA DA COLHEITA DA CANA. RECURSO DESPROVIDO.

1. O Direito deve ser interpretado e aplicado levando em consideração a realidade sócio-econômico a que visa regulamentar. "In casu", não obstante o dano causado pelas queimadas, este fato deve ser sopesado com o prejuízo econômico e social que advirá com a sua proibição, incluindo-se entre estes o desemprego do trabalhador rural que dela depende para a sua subsistência. Alie-se a estas circunstâncias, a inaplicabilidade de uma tecnologia realmente eficaz que venha a substituir esta prática.

2. Do ponto de vista estritamente legal, não existe proibição expressa do uso do fogo na prática de atividades agropastoris, desde que respeitados os limites fixados em lei. O artigo 27, parágrafo único do Código Florestal proíbe apenas a queimada de florestas e vegetação nativa e não da palha da cana. O Decreto Federal 2.661/99 permite a queima da colheita da cana, de onde se pode concluir que dentro de uma

interpretação harmônica das normas legais "aquilo que não está proibido é porque está permitido".

3. Recurso especial improvido."

(STJ. REsp 294.925/SP, Rel. Ministro Milton Luiz Pereira, Rel. p/ Acórdão Ministro José Delgado, 1ª Turma, Julgado em 03.10.2002, DJ 28.10.2003, p. 190 - grifou-se)

9.10 Em suma, se não há lei, não há como punir o agente que atua no mercado, especialmente, se o faz em razão do exercício de uma atividade regulamentada e autorizada pelo Poder Público.

## 10. VERDADE DOS FATOS

10.1 Além das questões acima mencionadas, destaca-se que a petição inicial peca, em diversos pontos, pela ausência de veracidade das suas alegações e de levar esse MM. Juízo ao erro, motivo pelo qual, importante estabelecer a verdade dos fatos.

10.2 Em primeiro lugar, é preciso destacar as emissões de gases poluentes por conta do serviço de transporte aéreo no Brasil. Isso porque, durante a inicial há uma mistura de dados mundiais, com dados nacionais, com o exclusivo fim de confundir o MM. Juízo e tentar haver uma condenação da empresa Ré, sem qualquer fundamento.

10.3 Em termos nacionais, a participação do setor aéreo na emissão de gases efeito estufa é de 0,3%. Praticamente, zero!

10.4 Esse percentual sequer foi citado na petição inicial, certamente por ser uma demonstração da ausência de fundamentação autoral.

10.5 Em termos globais, o transporte aéreo contribui com, apenas, 2% (dois por cento) das emissões realizadas no mundo – dado esse informado pelo Autor.

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

10.6 Com efeito, é preciso que se diga que, dentre as atividades que contribuem com emissões de gases poluentes, como o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), nitróxido de oxigênio (NO<sub>x</sub>) entre outros, a maior contribuição vem do setor de energia (26% - vinte e seis por cento), seguido pelo industrial (19% - dezenove por cento), acompanhado pelo desflorestamento (17% - dezessete por cento), da agricultura (14% - catorze por cento) e só então aparece o setor em que a Ré atua, de transportes (incluindo o terrestre), responsável por 13% (treze por cento) das emissões globais.

10.7 Consigne-se, ainda, que o setor de transporte engloba todo tipo de transporte, dentre os quais se destaca o rodoviário, o qual contribui com, aproximadamente, 74% (setenta e quatro por cento) das emissões gasosas, enquanto o realizado pela via aérea é responsável por, apenas, 13% (dois por cento). Assim, em termos globais, o transporte aéreo contribui com 1,69% dos gases emitidos na atmosfera, percentual ínfimo e bem menor que o informado pelo Autor.

10.8 Em segundo lugar, a petição inicial imputa a totalidade das emissões dos vôos que iniciam e terminam no aeroporto de Guarulhos, como se todo o percurso da aeronave fosse desenvolvido inteiramente sobre aquele município, o que não faz o menor sentido.

10.9 Por óbvio, apenas uma parte do vôo ocorre dentro do Município de Guarulhos, cerca de 3 (três) minutos por cada vôo.

10.10 Levando-se em consideração de que a duração média dos vôos domésticos é de, aproximadamente, 1:30h e nos vôos internacionais este tempo é de 11 hs., o sobrevôo no município em referência restringe-se a uma média de 3% da duração do vôo doméstico e 0,8% no caso das rotas internacionais.



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

C

10.11 Em terceiro lugar, busca o Autor a indenização de emissão de gases em função do peso de bagagem transportada numa viagem de 10 horas, como se o avião circulasse durante todo esse período dentro do município de Guarulhos. Da mesma forma do item acima, parte o Autor de uma premissa totalmente equivocada.

10.12 Em quarto lugar, em relação ao suposto aumento da emissão de gases decorrentes das descargas das aeronaves, além de não haver qualquer nexó com o gasto de combustível, durante o pouso e decolagem – período em que a aeronave sobrevoa o município de Guarulhos, não é permitido o uso dos toaletes pelos passageiros. Logo, tal fato em nada influenciaria no cálculo de indenização requerido pelo Autor.

10.13 Desta forma, não resta dúvida de que as bases utilizadas pelo Autor para o cálculo da suposta indenização são desprovidos de qualquer lógica.

10.14 Em quinto lugar, ao contrário do que afirma o Autor, existe uma política de proteção ambiental na aviação civil estabelecida pela ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL – OACI, que é atualizada a cada 03 (três) anos e ratificada pelos 190 Estados Contratantes da Convenção de Aviação Civil Internacional.

10.15 A sua última revisão foi aprovada em outubro de 2010, pela 37ª Assembléia da OACI, realizada em Montreal-Canadá. Em particular, a Ré informa que em nenhuma das reuniões a OACI menciona qualquer proposta que guarde similaridade com os pedidos requeridos pelo Autor (doc. 32).

10.16 Em sexto lugar, igualmente tenta o Autor confundir esse MM. Juízo ao destacar parte da palestra da Dra. Suzana Ribeiro, Secretária Nacional de Mudanças Climáticas e de Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente (fl. 05), em relação à previsão de crescimento das emissões globais oriundas dos países em desenvolvimento

em 2030. A previsão de aumento de emissão para 46% concepção global do quadro de emissões, não tem nenhuma relação específica com o setor da aviação civil.

10.17 Em seguida, a própria palestrante informa que a avaliação da questão deve considerar outras fontes de emissão no setor de aviação, tais como a "*modalidade de acesso ao aeroporto e à infraestrutura aeroportuária propriamente dita*" que não são levadas em consideração pelo Autor.

10.18 Desta forma, verifica-se que o Autor, ao elaborar a petição inicial, *d.v.*, distorceu vários fatos, não se atendo sequer aos limites geográficos do Município de Guarulhos ao alegar o dano que a atividade da Ré provocaria ao meio ambiente. Esclarecidos tais pontos, somados ao que se expõe a seguir, não haverá outra solução, senão a improcedência dos pedidos autorais.

#### 11. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO DANO E DO NEXO CAUSAL

11.1 Deve-se destacar que cabe ao Autor demonstrar a existência de todos os elementos formadores da responsabilidade objetiva aplicável ao caso, havendo, assim, a necessidade de comprovação do dano ambiental causado e a sua extensão, bem como a necessidade de provar o nexo causal entre o dano e a atividade da empresa.

11.2 Ocorre que, nem a petição inicial, nem os documentos acostados pelo Autor, conseguiram provar quais os específicos danos ocasionados pelas aeronaves na atmosfera, muito menos dentro do específico limite geográfico em que se localiza o Município de Guarulhos.



11.3 *Data venia*, o que se percebe é que o Autor propôs 35 (trinta e cinco) ações idênticas, com os mesmos documentos, sem se preocupar em individualizar os danos causados por cada uma das empresas incluídas no pólo passivo das ações.

11.4 Num cenário em que diversas atividades contribuem com emissões de CO<sub>2</sub> e são exercidas livremente, resta impossível delimitar a atuação das turbinas de aviões que pousam e decolam do Aeroporto de Guarulhos dentre as causas do efeito estufa.

11.5 Verifica-se que o Autor simplesmente alega que a atividade de transporte aéreo de passageiros e de cargas emite na atmosfera certa quantidade de CO<sub>2</sub>. Porém, deveria o Autor delimitar e comprovar qual o efetivo dano causado pela emissão de gases pelos aviões da Ré, individualizando-a não só de todas as emissões provenientes das demais empresas aéreas, bem como de todas as atividades desempenhadas no município de Guarulhos.

11.6 Ou seja, não há nos autos a demonstração do que a emissão de gases das aeronaves da Ré que pousam e decolam de Guarulhos efetivamente contribui para o chamado efeito estufa.

11.7 A verdade é que esse assunto ainda é muito recente e pouco se sabe das verdadeiras conseqüências da emissão de gases pelas turbinas dos aviões. Verifica-se que, o próprio Autor acostou aos autos o documento intitulado "1º Seminário Internacional de Aviação e Mudanças Climáticas: Atualizações e Perspectivas", palestra do Sr. Alexandre d'Avignon, realizado pela ANAC, no qual se reconhece que a matéria ainda é controversa, a saber (fls. 144):

"Diversos estudos têm sido realizados na tentativa de avaliar o efeito dos gases lançados pelas aeronaves nas alterações climáticas. A fim de ilustrar as divergências de opiniões, num desses estudos, observou-se que a paralisação de dois dias de



tráfego aéreo nos estados Unidos, após os atentados terroristas em 11 de setembro de 2001, provocou um aumento na temperatura atmosférica. Isso ocorreu porque, nas regiões onde havia o maior fluxo de aeronaves, as emissões dos motores geraram uma camada de gás na atmosfera que contribuía para a reflexão dos raios solares." (grifou-se)

11.8 Veja-se, inclusive, que neste seminário, o Sr. Kurt Edwards, Consultor Sênior Internacional do escritório de Energia e Meio Ambiente da Federal Aviation Administration (FAA) declarou que, apesar do número de aeronaves ter aumentado nos últimos anos, a emissão dos gases de efeito estufa nos Estados Unidos diminuiu em razão da tecnologia aplicada no setor aéreo (fls. 162):

"Em relação ao consumo de combustível, as aeronaves efetivamente superaram os automóveis em termos de eficiência energética nos últimos anos. A indústria aeronáutica e as operadoras de transporte aéreo, que incentivaram os investimentos da indústria nesse sentido, são os grandes responsáveis por esse avanço. Para efeitos de comparação, dentre todos os meios de transporte, a aviação tem alcançado os maiores ganhos em eficiência (...). Em comparação com o ano de 1995, as empresas áreas norte-americanas estão transportando 12% a mais de passageiros e 40% de carga, e ainda assim, estão consumindo cerca de 3% menos combustível, e, por tanto, emitindo menos gases de efeito estufa." (grifou-se)

11.9 Isso mesmo, o próprio Autor junta documento que atesta que os aviões têm emitido menos gases de efeito estufa, e que durante o período que as aeronaves pararam por conta dos atentados de 11 de setembro, a temperatura do planeta aumentou, ao invés de diminuir.

11.10 Ainda neste mesmo Seminário, o Secretário Leandro Waldvogel, da Divisão de Política Ambiental e Desenvolvimento Sustentável do Itamaraty (DEPAD) esclareceu (fls. 149):



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

"A imprensa internacional tem divulgado uma falsa ideia de que o setor de aviação seja o grande responsável pelo aquecimento global. Embora o setor da aviação responda por uma parte importante, existem outros setores econômicos que contribuem com taxas mais significativas das emissões." (grifou-se)

11.11 Tais argumentos, *d.v.*, trazidos aos autos pelo próprio Autor não foram considerados para a propositura e para os pedidos da presente ação.

11.12 Ainda que a responsabilidade seja objetiva no presente caso, não pode a Ré ser responsabilizada por todo e qualquer emissão de CO<sub>2</sub> na atmosfera, cabendo ao Autor comprar os danos que pretende ser ressarcidos. Se o Autor não fez tal prova na petição inicial, não poderá fazer *a posteriori*.

11.13 De igual forma, resta absolutamente sem cabimento querer relacionar como causa direta do efeito estufa, o qual é uma consequência de emissão de CO<sub>2</sub> por centenas de anos, a atividade exclusiva da Ré.

11.14 Conforme demonstrado pelo próprio Autor nos documentos acostados na petição inicial, a aviação civil mundial representaria, apenas, de 2% a 3% das emissões de CO<sub>2</sub> na atmosfera.

11.15 Levando-se em consideração o número de empresas aéreas existentes em todo o mundo e da quantidade de aviões que circulam diariamente nos cinco continentes, a participação da Ré nesse cenário é irrisória, sendo ainda mais irrisória se analisada especificamente aos pousos e decolagens no aeroporto de Guarulhos.



11.16 Desta forma, não há qualquer nexos causal entre a atividade específica da Ré e o efeito estufa vivenciado nos dias de hoje, ou seja, a atividade da Ré, de forma isolada, não causa os danos ambientais destacados pelo Autor na petição inicial.

11.17 Ainda que se quisesse imputar à Ré o dever de indenizar a coletividade por toda a emissão de CO<sub>2</sub> proveniente de todas as aeronaves que circulam pelo Aeroporto de Guarulhos – o que seria um contrasenso – o próprio Autor reconhece a impossibilidade de mensurar o dano e separar as suas possíveis causas, conforme exposto no documento intitulado "*O Impacto Ambiental do Transporte Aéreo*", acostado às fls. 83:

"CONTAMINAÇÃO DO AR NAS ZONAS AEROPORTUÁRIAS

As atividades aeroportuárias geram substâncias contagiosas que podem deteriorar a qualidade do ar no entorno. As concentrações máximas das substâncias mais perigosas devem ser reguladas por normas de cada país ou região. Diferentemente do ruído, primordialmente dependente dos movimentos das aeronaves, contribuem para a contaminação do ar muitas outras fontes, tais como os equipamentos de pista, os terminais e outros edifícios, e os meios de transportes utilizados para que a população chegue ao aeroporto. Em muitos casos, os sistemas de medição e controle não permitem distinguir as diversas origens de cada emissão." (grifou-se)

11.18 Ressalta-se, ainda, o documento intitulado "*Modelagem e Mensuração do Nível de Emissões por Etapa de Vôo*", de autoria do Sr. Gabriel Araújo, publicado na "*Revista de Literatura dos Transportes – RELIT*", igualmente acostado pelo Autor às fls. 56, onde fica evidenciada a dificuldade de mensurar os danos e as emissões de CO<sub>2</sub> na atmosfera pelo setor aéreo, ao asseverar:

"4.3.2. Dados

Os dados obtidos do DAC não permitiram análises mais atualizadas e além disso, a imprecisão e obscuridade de alguns dados das tabelas não permitem grande precisão nos cálculos. (...)



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

Outra possível fonte de erros é o motor utilizado pela aeronave. O SAGE possui a análise de emissões por aeronaves e por motor em funcionamento. Essa análise neste trabalho ficou impossibilitada visto que as informações que relacionam número de aeronaves e os respectivos motores no mercado brasileiros não foram encontradas. (...)”

11.19 Assim, a responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não exclui a comprovação da efetiva ocorrência de dano e do nexo de causalidade com a conduta do agente, pois estes são elementos essenciais ao reconhecimento do direito de reparação, valendo colacionar o entendimento do EGRÉGIO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA, a saber:

“PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL - VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC NÃO CARACTERIZADA - MANUTENÇÃO DE AVES SILVESTRES EM CATIVEIRO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO AGENTE POLUIDOR - AUSÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO ADMINISTRATIVA - RESPONSABILIDADE CIVIL - DANO AMBIENTAL NÃO COMPROVADO.

1. Não ocorre ofensa ao art. 535, II, do CPC, se o Tribunal de origem decide, fundamentadamente, as questões essenciais ao julgamento da lide.
2. A responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não exclui a comprovação da efetiva ocorrência de dano e do nexo de causalidade com a conduta do agente, pois estes são elementos essenciais ao reconhecimento do direito de reparação.
3. Em regra, o descumprimento de norma administrativa não configura dano ambiental presumido.
4. Ressalva-se a possibilidade de se manejar ação própria para condenar o particular nas sanções por desatendimento de exigências administrativas, ou eventual cometimento de infração penal ambiental.
5. Recurso especial não provido.”

(STJ. REsp 1140549/MG, Rel. Ministra Eliana Calmon, 2ª Turma, Julgado em 06.04.2010, DJe 14.04.2010, RSTJ, vol. 219, p. 209 – grifou-se)

352  
C

"PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. RECURSOS ESPECIAIS. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. SÚMULAS 282/STF E 211/STJ. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. NÃO-OCORRÊNCIA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. MONITORAMENTO TÉCNICO. CARÁTER PROBATÓRIO AFASTADO PELO TRIBUNAL DE ORIGEM. REVERSÃO DO ENTENDIMENTO. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA 7/STJ. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO CAUSADOR DO DANO AMBIENTAL (ARTS. 3º, IV, e 14, § 1º, DA LEI 6.938/81). INTERPRETAÇÃO DO ART. 18 DA LEI 7.347/85. PRECEDENTES DO STJ. RECURSOS ESPECIAIS PARCIALMENTE CONHECIDOS E, NESSA PARTE, DESPROVIDOS. (...)

3. Na hipótese examinada o Ministério Público Federal ajuizou ação civil pública contra Genesis Navigation Ltd., Chemoil International Ltd., Liverpool & London P & I Association Limited, Smit Tak B.V., Petrobras - Petróleo Brasileiro S/A, Fertilizantes Serrana S/A, Trevo S/A, Manah S/A, União Federal, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Superintendência do Porto de Rio Grande e Estado do Rio Grande do Sul, em face do vazamento de substância tóxica do navio MT Bahamas no Porto de Rio Grande e na Lagoa dos Patos, localizados no Estado do Rio Grande do Sul (fls. 50/164). Na referida ação, o Ministério Público Federal requereu liminarmente, entre outros pedidos, a realização de perícia complementar e de monitoramento espaço-temporal. O ilustre magistrado em primeiro grau de jurisdição indeferiu o pedido de monitoramento técnico, afirmando que: a) "não é possível obrigar os réus a adiantarem o pagamento dos honorários periciais"; b) "por mais relevantes que sejam os interesses defendidos pelo Ministério Público Federal, é importante lembrar que, se a ação for julgada improcedente, o órgão ministerial somente reembolsará as custas no caso de má-fé, o que não se evidencia no caso concreto"; c) "o Ministério Público Federal goza de autonomia financeira, possuindo dotação orçamentária para o cumprimento de suas funções institucionais"; d) "o monitoramento do canal é de interesse exclusivo do Ministério Público Federal, não podendo ser obrigados os réus a produzir provas contra si próprios"; e) "não podendo ser compelido o Ministério Público a adiantar custas, conforme o artigo 18 da Lei 7.347/85, deverá a Ação Civil Pública ficar suspensa *sine die*, até que o 'Parquet' providencie uma solução para o caso concreto, sem que tal ocorrência comporte a extinção do processo, na forma preconizada pelo



353  
e

artigo 267, III, do CPC" (fls. 45/47). Contra tal decisão o Ministério Público Federal interpôs agravo de instrumento, defendendo, em síntese, a distinção entre perícia complementar e monitoramento espaço-temporal. Alega que a perícia complementar "tem em vista a quantificação e valoração do dano causado, a ser obtida a partir da colheita de novos dados; sua interpretação, assim como dos dados já presentes nos autos (Inquérito Civil público) e nas ações apensas, e a comparação de todos com as condições ambientais pretéritas do estuário da Lagoa do Patos". Defende que o monitoramento espaço-temporal, "embora produza dados aptos a subsidiar a quantificação e valoração do dano causado e, portanto, a determinação e avaliação do impacto ambiental provocado pelo bombeamento/vazamento da mistura ácida contida no navio 'Bahamas', ultrapassa a esfera probatória, inserindo-se na própria reparação do dano ambiental, tomada esta em sentido lato" (grifos no original - fl. 28). (...)

6. Portanto, a configuração da responsabilidade por dano ao meio ambiente exige a verificação do nexo causal entre o dano causado e a ação ou omissão do poluidor. Assim, não há falar, em princípio, em necessidade de comprovação de culpa dos ora recorrentes como requisito à responsabilização pelos danos causados ao meio ambiente. (...)

(STJ. REsp 570.194/RS, Rel. Ministra Denise Arruda, 1ª Turma, Julgado em 04.10.2007, DJ 12.11.2007, p. 155 – grifou-se)

**"PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO – VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC NÃO CARACTERIZADA – DANO AMBIENTAL – RESPONSABILIDADE OBJETIVA – AUSÊNCIA DE NEXO – REEXAME DE PROVAS: SÚMULA 7/STJ – ARTS. 4º, VII E 14 DA LEI 6.938/81 – RECUPERAÇÃO NATURAL DA NATUREZA – AUSÊNCIA DE INDENIZAÇÃO – DISPOSITIVOS APONTADOS COMO VIOLADOS INSUFICIENTES PARA AMPARAR A PRETENSÃO DA RECORRENTE.**

1. Não ocorre ofensa ao art. 535, II, do CPC, se o Tribunal de origem decide, fundamentadamente, as questões essenciais ao julgamento da lide.
2. É inadmissível o recurso especial se a análise da pretensão da recorrente demanda o reexame de provas.
3. A interpretação dos dispositivos legais apontados como violados pela recorrente não se apresenta suficiente para amparar a pretensão deduzida pela recorrente, no

tocante a ausência de condenação pecuniária quando ocorre a recuperação natural do meio ambiente.

4. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa parte, não provido."

(STJ. REsp 1045746/RS, Rel. Ministra Eliana Calmon, 2ª Turma, Julgado em 23.06.2009, DJe 04.08.2009 – grifou-se)

11.20 Por todo o exposto, está mais do que caracterizada a necessidade de o Autor provar o eventual dano causado pela Ré e o nexó causal entre a conduta e o dano, o que não ocorreu no caso examinado, devendo os pedidos autorais serem julgados improcedentes.

## 12. AUSÊNCIA DE PROVAS DAS ALEGAÇÕES AUTORAIS

12.1 Além de tudo o que foi dito nos capítulos anteriores, cumpre asseverar que ao longo da inicial e dos documentos acostados pelo Autor, o disposto no art. 333, I, do Código de Processo Civil foi simplesmente ignorado, uma vez que o mesmo não prova os fatos constitutivos de seu direito, cerceando, inclusive, o direito constitucional de defesa da Ré.

12.2 Isso porque, o Autor, simplesmente, acosta aos autos uma série de documentos que tratam sobre os gases de efeito estufa e das suas conseqüências, bem como a necessidade de todas as atividades, incluindo as empresas aéreas, de reduzirem a emissão de CO<sub>2</sub>, para se adequarem às normas previstas no Protocolo de Kyoto.

12.3 Deixou o Autor, desta forma, de apresentar um único estudo específico da atividade da Ré e da suposta poluição por ela causada.

12.4 E mais, deixou de demonstrar qual a quantidade de emissão de CO<sub>2</sub> que é tolerado e permitido pelo órgão fiscalizador (ANAC) e qual estaria sendo emitido pela Ré.

**DI CIERO E MELLO FRANCO**  
ADVOGADOS

Todos os documentos acostados na petição inicial são genéricos e não podem ser utilizados como meio de prova na presente ação.

12.5 Acrescenta-se, ainda, que o Autor busca a condenação da Ré ao ressarcimento dos supostos danos ambientais advindos da sua atividade, mas não comprova - nem ao menos descreve - como seria o cálculo de tal indenização.

12.6 Veja-se que a petição inicial imputou à Ré adivinhar o que está sendo requerido pelo Autor, o que é, no mínimo, um absurdo.

12.7 Nos termos do art. 333, I, do Código de Processo Civil, e de acordo com o entendimento da jurisprudência abaixo relacionada, cabe ao Autor comprovar os fatos constitutivos de seu direito:

"AÇÃO CIVIL PÚBLICA - Dano ao meio ambiente - Queimada de cana-de-açúcar - Responsabilidade objetiva, decorrente da posse e uso da propriedade, afastar a necessidade de demonstração de culpa - Ausência, contudo, de prova de que a queimada provocou dano ambiental e de ausência de lei que proíba essa prática - Recurso provido em parte, para afastar a preliminar de ilegitimidade passiva, mantida a improcedência da ação."

(TJSP Apelação Cível n. 23.997-5 - Pitangueiras - 2ª Câmara de Direito Público - Relator: Aloísio de Toledo - 22.09.98 - V.U.)

"AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR. IDENTIFICAÇÃO CONCRETA DA FONTE POLUIDORA. IMPOSSIBILIDADE. AUSÊNCIA DE PROVAS. Da conjugação dos dispositivos constantes da Lei nº 6.938/81, que estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente (art. 3º, III e IV) e da Constituição Federal (art. 225, § 2º), evidencia-se que há de haver infrator causador da conduta lesiva ao meio ambiente e que necessariamente esse poluidor deve ter relação direta ou indireta pela atividade causadora da degradação ambiental. No caso, não há qualquer prova a amparar a pretensão deduzida na inicial. O relatório ambiental de

fl. 08, item 04, informa, expressamente, que a causa provável do dano não foi identificada, com registro de que parte do óleo foi derramada em tempo distante ao da constatação. O laudo pericial elaborado igualmente não imputa à ré a responsabilidade pelo dano ambiental. A responsabilidade na hipótese é objetiva, prescinde de culpa, porém, in casu, não há como aferir quem poluiu e tampouco a causa do acidente ambiental, de tal forma que não há como impingir responsabilidade à ré."

(TRF 3ª R.; AC 0204313-37.1991.4.03.6104; SP; Quarta Turma; Rel. Juiz Fed. Conv. Paulo Sarno; Julg. 02/12/2010; DEJF 22/12/2010; Pág. 33 – grifou-se)

12.8 O Autor não comprovou absolutamente nada. Na verdade, o Autor simplesmente deixou de cumprir com a sua obrigação de comprovar os fatos constitutivos de seu direito no momento próprio, motivo pelo qual o único resultado esperado desta ação é a sua improcedência, na forma do art. 269, I, do Código de Processo Civil.

13. **NECESSIDADE DE ANALISAR A EMISSÃO DOS GASES DE EFEITO ESTUFA DE FORMA GLOBAL**

13.1 Com relação à responsabilidade da Ré, face às emissões de poluentes na atmosfera, devem ser observados dados esclarecedores da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, órgão que regula o transporte aéreo mundial, do qual o Brasil é parte integrante desde a origem, em 1944.

13.2 Conforme dito e comprovado alhures, o setor de transportes é responsável por 13% (treze por cento) das emissões globais, sendo certo que, desse índice, o transporte aéreo contribui com, apenas, 2% (dois por cento) das emissões.

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

13.3 Deve-se ressaltar, também, que no conjunto do sistema de aviação civil (que representa apenas os 2% por cento acima), não se pode afirmar que as companhias aéreas sejam as únicas responsáveis pelas emissões. As aeronaves referem-se, apenas, a uma partícula em todo um sistema que conta com uma gigantesca infraestrutura aeroportuária.

13.4 Com efeito, para um efetivo funcionamento, o aeroporto de Guarulhos utiliza-se de dois terminais, 198 pontos comerciais, o maior setor de logística da América Latina com 97,8 mil metros quadrados, onde estão disponibilizados serviços de recepção, despaletização, unitização, movimentação e armazenagem de mercadorias oriundas dos setores de importação e exportação, dezesseis câmaras frigoríficas com capacidade de armazenagem de 7,6 mil metros cúbicos; sistema de armazenagem automatizada realizada por transelevadores, envelopadoras, instrumentos de leitura ótica de códigos de barra, transferidores auto propelidos, scanners, entre outros equipamentos, como veículos de transporte de cargas, passageiros e combustível além de contar com um estacionamento para mais de 3.000 (três mil) carros aberto 24 horas por dia, enfim, um sem número de aparatos que impactam decisivamente no aspecto das emissões a nível local.

13.5 Ante o exposto, há de se considerar que taxar uma companhia de aviação atuante em Guarulhos ou imputar-lhe obrigações de reparação ambiental, trata-se de uma discriminação sem nenhuma base técnica.

13.6 Ademais, concentrar as emissões generalizadas do transporte aéreo, com base no número de decolagens semanais é nada mais, nada menos, que responsabilizar uma só companhia por todo o setor de transportes aéreo.

13.7 Ademais, os aeroportos são construídos e operados pelo Estado e são disponibilizados para a operação de empresas aéreas, como a Ré. Dúvida não há de que

não foram as empresas que escolheram operar no local em que se encontram os aeroportos, no presente caso, Guarulhos.

13.8 Desta forma, ao analisar a emissão dos gases de efeito estufa de forma global, verifica-se que a atividade da Ré é irrisória na participação para o efeito estufa destacado pelo Autor, razão pela qual descabe qualquer procedência dos pedidos autorais, muito menos nos absurdos parâmetros pretendidos.

#### 14. ABSURDOS PEDIDOS AUTORAIS

14.1 Por fim, como já fartamente demonstrado nessa defesa, a Ré não praticou qualquer ato que violasse qualquer legislação ou norma brasileira. Tanto é assim, que nada resta comprovado nesses autos. Se não foi praticado qualquer ato deste tipo por ela, não há que se falar em condenação nos exorbitantes pedidos requeridos pelo Autor.

14.2 A Ré aproveita a oportunidade para impugnar todos os pedidos de condenação requeridos pelo Autor, uma vez que não há comprovação de qualquer ocorrência de elemento que ensejasse o ressarcimento na forma apresentada.

14.3 Ademais, os pedidos foram formulados de forma genérica, sem que haja ao menos os parâmetros a serem adotados pela sentença, o que não pode ser admitido por esse MM. Juízo.

14.4 Afinal, exigir que as empresas aéreas sejam compelidas judicialmente a reflorestar área apenas no Município de Guarulhos seria totalmente antijurídico!

14.5 Como dito alhures, o Autor não indicou (i) a área necessária do imóvel, (ii) a quantidade de árvores que deveria ser plantada, (iii) a existência de áreas em condições

DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

para o cumprimento da obrigação e (iv) na hipótese de não haver imóvel com tais características no município de Guarulhos, qual o local específico a ser considerado.

14.6 E mais, não trouxe o Autor prova efetiva do dano causado ou pedido certo e determinado em relação à conduta que reverteria as conseqüências da emissão de CO<sub>2</sub>, não havendo qualquer prova de que o plantio pretendido minoraria o impacto ambiental do transporte aéreo desenvolvido pela Ré.

14.7 O pedido subsidiário é ainda mais genérico, pois requer a condenação da Ré ao ressarcimento dos danos a serem apurados em liquidação de sentença, sem que haja qualquer cálculo na petição inicial para a estimativa da indenização.

14.8 Diante de tais fatos, resta impossível à Ré impugnar pontualmente os pedidos apresentados na petição inicial. De toda forma, a suposta condenação deve ser restrita à conduta e a conseqüência da alegada emissão dos gases pela Ré, sob pena de recair sobre ela uma responsabilidade por algo que não deu causa, o que seria ilegal.

14.9 Veja-se que o raciocínio proposto pelo Secretário de Meio Ambiente, Sr. Alexandre Kise, que foi tomado como verdade absoluta pelo Autor para a base de cálculo nesta ação, além de considerar dados incorretos, possui inconsistência conceitual, pois, conforme dito alhures, apenas uma parcela ínfima dos vôos produz emissões que, por hipótese, poderiam afetar, de forma específica, o município de Guarulhos.

14.10 Assim, se utilizarmos o cálculo proposto na petição inicial, o Autor requer, nada menos, do que o plantio de milhões de hectares de área para absorver as emissões de CO<sub>2</sub> oriundas das operações aéreas em Guarulhos, pois imputa ao município a totalidade das emissões dos vôos, em todo o seu trajeto, que porventura tenham origem ou destino naquele aeroporto.

14.11 Em termos práticos, a área proposta para tal plantio equivale a grande parte da área total do município de Guarulhos, o que demonstra com clareza a incoerência do pedido autoral. O pedido resta ainda mais absurdo se levarmos em consideração que o Autor propôs, até o momento, 35 (trinta e cinco) ações idênticas à presente.

14.12 Uma vez que não é possível ao Autor emendar a petição inicial, de modo a reformular os pedidos de condenação, nos termos do art. 264, do Código de Processo Civil, a presente ação peca pela impossibilidade de procedência de seus pedidos.

## 15. CONCLUSÃO

15.1 Ante ao exposto, requer-se sejam, preliminarmente, reconhecidas a inépcia da petição inicial, bem como a manifesta ilegitimidade passiva da Ré, falta de interesse de agir do Autor e impossibilidade jurídica dos pedidos, julgando extinto o processo sem resolução do mérito, nos termos do art. 267, VI, 282 e 283 do Código de Processo Civil.

15.2 Na remota hipótese de serem superadas as preliminares acima argüidas, o que só se admite por amor ao debate, requer-se sejam julgados improcedentes os pedidos formulados na presente ação, haja vista que a Ré exerce sua atividade em estrita consonância com a determinação do Poder Público, não existindo qualquer comprovação nestes autos de qualquer irregularidade de sua atividade ou dano ambiental específico causada por ela.

15.3 Outrossim, a Ré protesta pela produção de todas as provas admitidas em direito, especialmente (i) oral, consistente na oitiva das testemunhas a serem oportunamente arroladas; e pela (ii) documental superveniente.



DI CIERO E MELLO FRANCO  
ADVOGADOS

361

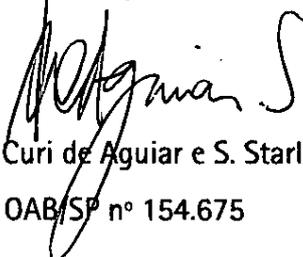
0

15.4 Por fim, requer seja anotado na capa dos autos o nome da Dra. Valéria Curi de Aguiar e Silva Starling (OAB/SP 154.675) e da Dra. Simone Franco Di Ciero (OAB/SP 154.577-A), para fins de recebimento de intimações, indicando para tanto o endereço da Rua Padre João Manuel, 235, cj. 121/122, São Paulo - SP.

Estando em termos,

Pede deferimento.

São Paulo, 3 de junho de 2.011.



Valéria Curi de Aguiar e S. Starling

OAB/SP nº 154.675