



Número: **1027587-72.2024.4.01.0000**

Classe: **SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA**

Órgão julgador colegiado: **Corte Especial**

Órgão julgador: **Gab. Presidência**

Última distribuição : **16/08/2024**

Valor da causa: **R\$ 0,00**

Processo referência: **1001856-77.2024.4.01.3200**

Assuntos: **Obras Públicas, Legitimidade Ativa, Tutela Inibitória (Obrigação de Fazer e Não Fazer)**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (REQUERENTE)	
UNIÃO FEDERAL (REQUERENTE)	DIOGO PALAU FLORES DOS SANTOS (ADVOGADO)
JUIZO FEDERAL DA 7A VARA DA SEÇÃO JUDICIARIA DO AMAZONAS (REQUERIDO)	
Ministério Público Federal (FISCAL DA LEI)	

Documentos				
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo	Polo
423312723	16/08/2024 18:29	Petição inicial	Petição inicial	Polo ativo



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DESEMBARGADOR FEDERAL PRESIDENTE DO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO**

**URGENTE: DECISÃO JUDICIAL QUE
DETERMINA LICENÇA PRÉVIA Nº
672/2022 EMITIDA PELO IBAMA AO
DNIT.**

**GRAVE VIOLAÇÃO À ORDEM
PÚBLICA. VIOLAÇÃO À SEPARAÇÃO
DE PODERES. FORMULAÇÃO DE
POLÍTICAS PÚBLICAS PELO PODER
JUDICIÁRIO. DECISÃO QUE INVADE O
MÉRITO ADMINISTRATIVO SEM
RESPALDO TÉCNICO.
INTERFERÊNCIA NO PLANEJAMENTO
ADMINISTRATIVO E ORÇAMENTÁRIO.
GRAVE LESÃO À ECONOMIA, SAÚDE E
SEGURANÇA PÚBLICAS**

REQUERENTES: UNIÃO e DNIT

**REQUERIDO: JUÍZO DA 7ª VARA FEDERAL AMBIENTAL E AGRÁRIA DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO AMAZONAS**

Ref. PROCESSO nº: 1001856-77.2024.4.01.3200

**UNIÃO e DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES – DNIT**, pessoas jurídicas de direito público, representados pelos **membros da
ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO abaixo assinados**, nos termos da Lei Complementar nº 73/1993 e
do art. 131, da CRFB/1988, vêm, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com
fundamento nos §§ 1ª e 4º do art. 4º da Lei nº 8.437/1992, requererem a

SUSPENSÃO DE TUTELA ANTECIPADA

em face da decisão proferida pelo Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária
do Amazonas (ID 2128682947) que determinou a SUSPENSÃO imediata dos efeitos da Licença
Prévia (LP) n. 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT, bem como fixou multa de R\$500.000,00





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

(quinhentos mil reais) sobre o patrimônio pessoal do agente público responsável na hipótese de descumprimento dessa decisão.

I. DA SÍNTESE DA DEMANDA

O incidente submetido ao crivo de Vossa Excelência tem por escopo sustar a eficácia da decisão proferida nos autos do processo nº 1001856-77.2024.4.01.3200 que deferiu “*o pedido de tutela de urgência para determinar a SUSPENSÃO imediata dos efeitos da Licença Prévia nº 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT*”, bem como fixou “*multa de R\$500.000,00 (quinhentos mil reais) sobre o patrimônio pessoal do agente público responsável*”.

Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo LABORATÓRIO DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA em face do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes -DNIT, que visa anular Licença Prévia n. 672/2022, relativa à reconstrução e asfaltamento do “trecho do meio” (ou “trecho 3” ou “segmento C”) da BR-319 (do km 250,7 ao km 656,4); com pedido de tutela de urgência liminar para suspender a eficácia da referida licença prévia, até decisão final de mérito.

Segundo o autor da petição inicial, os seguintes fatos embasam os seus pedidos:

- Avanço das obras de pavimentação na região, sem licença ambiental, no ano de 2005. Assinatura de TAC entre MPF, IBAMA e DNIT para submissão da Licença Ambiental da BR-319/AM como condição ao prosseguimento das obras. Em 2007 teria havido novos avanços com desmatamento nas faixas de domínio da rodovia.
- Em 2008, IBAMA editou portaria instituindo Grupo de Trabalho (GT) para elaborar diretrizes e acompanhar o licenciamento ambiental. O relatório final, de 2009, continha recomendações para incorporação ao processo de licenciamento. O GT teria apresentado recomendações adotadas pelo Ministério do Meio Ambiente à época, sendo que em 2009 também foi criado um Comitê Gestor Interministerial da BR-319/AM para planejar, acompanhar e monitorar a implementação das ações propostas pelo GT.
- O ICMBio e o IBAMA teriam considerado as recomendações do GT como “pré-requisitos” ao início das obras, entendimento também adotado pelo MPF, de modo que documentos técnicos do IBAMA demonstrariam não ter havido





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

implementação dessas considerações. O IBAMA teria reconhecido a correlação entre o desmatamento e pavimentação da rodovia.

- Em 2010, o IBAMA concluiu que as ações propostas, entendidas como pré-condições ao processo de avaliação da viabilidade ambiental, avançou de forma insuficiente, existindo questões de fundo estrutural a serem solucionadas.
- O licenciamento ficou sem prosseguimento relevante até 2019, quando o Comitê Gestor Interministerial foi extinto e o segmento entre os Km 250 – Km 665,70 foi qualificado no Programa de Parceria de Investimentos – PPI para fins de apoio ao licenciamento ambiental.
- O segundo EIA/RIMA foi apresentado em Julho/2020, tendo o IBAMA ignorado as medidas propostas pelo GT, mas sugerido a revisão com redefinição de questões imprescindíveis à viabilidade ambiental do empreendimento.
- Em 2022 houve o primeiro parecer favorável à concessão da Licença Prévia, transformando os “pré-requisitos” em “condicionantes da licença”. Não obstante o IBAMA ter apresentado pareceres e vistorias com alertas para a explosão do desmatamento da região em caso de pavimentação da rodovia, deixando claro o risco concreto de ocupação predatória de seu entorno, emitiu a Licença Prévia (LP) n.672/2022, em 28/07/2022, atestando a viabilidade ambiental do empreendimento, o que contrariaria normas de Direito Ambiental e Constitucional, bem como contradizendo suas próprias conclusões técnicas.

Sustenta a ilegalidade da Licença Prévia emitida pelo IBAMA, elencando como causa de pedir o seguinte:

- a) que a concessão da licença prévia contraria as orientações do Grupo de Trabalho e Comitê Interministerial, quanto à necessidade de adoção e implementação de medidas de governança ambiental e territorial, para fins de viabilidade ambiental do empreendimento;
 - b) que a licença prévia foi emitida a despeito da insuficiência de governança ambiental mínima para fazer frente à complexidade e graves consequências ambientais decorrentes do empreendimento, em especial o aumento do desmatamento na região;
 - c) que a licença prévia foi concedida sem que fosse apresentado o necessário estudo do impacto climático decorrente da pavimentação da rodovia; e
 - d) que a licença prévia teria sido emitida sem a obrigatória consulta prévia aos povos indígenas e comunidades tradicionais que serão impactadas pela obra da BR-319.
- Aduz que o mero anúncio da pavimentação gerou aumento de desmatamento, a inversão do ônus da prova, o deferimento de tutela de urgência antecipatória para suspender a eficácia da LP n.672/2022 e, ao final, sua declaração de nulidade.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Requeru o autor, ao final, a inversão do ônus da prova, com fundamento na Súmula nº 618 do STJ; bem como o deferimento de tutela de urgência antecipatória, para suspender a eficácia da Licença Prévia nº 672/2022, até decisão final de mérito. No mérito, requereu o julgamento de procedência da demanda para confirmar a tutela antecipada e anular a Licença Prévia nº 672/2022, assim como quaisquer atos administrativos dela decorrentes.

Após manifestações do DNIT (id. 2127788741) e do IBAMA (id. 2127957972), e a reiteração dos argumentos autorais (id. 2136202398), o Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas (ID 2128682947) proferiu a decisão nos seguintes termos:

“Diante do exposto, preliminarmente, fixo a competência deste juízo especializado, para conhecer e processar a demanda; REJEITO a arguição de ilegitimidade ativa e de inadequação da via eleita; e DEFIRO o pedido de tramitação conjunta da presente ação civil pública com a tutela cautelar antecedente nº 1022245-88.2021.4.01.3200, na forma do art. 55, caput, e §3º, do CPC. Com fulcro no art. 300 do Código de Processo Civil, DEFIRO o pedido de tutela de urgência para determinar a SUSPENSÃO imediata dos efeitos da Licença Prévia nº 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT. Na hipótese de descumprimento dessa decisão, incidirá multa de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) sobre o patrimônio pessoal do agente público responsável, na forma dos arts. 536, §1º e 537, todos do CPC.”

Diante do ora narrado, e que será melhor descrito abaixo, é impositivo **demonstrar perante V. Exa a grave lesão à ordem e economia públicas**, ocasionada em decorrência dos imediatos efeitos da decisão proferida no processo em referência.

II. DO CABIMENTO DO PEDIDO DE SUSPENSÃO

O presente pedido de suspensão tem seu fundamento legal no art. 4º da Lei 8.437/1992, *in verbis*:

[...] “Art. 4º Compete ao presidente do tribunal, ao qual couber o conhecimento do respectivo recurso, suspender, em despacho fundamentado, a execução da liminar nas ações movidas contra o Poder Público ou seus agentes, a requerimento do Ministério Público ou da pessoa jurídica de direito público interessada, em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas”.

Ademais, o Regimento Interno-TRF1 é claro sobre o cabimento do pedido de suspensão:

[...] “Art. 322. Na ação civil pública, o presidente do Tribunal poderá suspender a execução de medida liminar (art. 12, § 1º, da Lei 7.347/1985), o mesmo podendo ocorrer nas hipóteses de que tratam o art. 4º da Lei 8.437/1992 e o art. 1º da Lei 9.494/1997. Poderá, ainda, suspender a execução de sentenças nas hipóteses do § 1º do art. 4º da Lei 8.437/1992”.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Vê-se, assim, que o Pedido de Suspensão se mostra cabível sempre que a manutenção da decisão impugnada representar potencial lesivo à **ordem**, à **saúde**, à **segurança** e à **economia públicas**, bem como em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade da decisão.

Quanto ao cabimento do pedido de suspensão, é importante também destacar as lições de LEONARDO CARNEIRO DA CUNHA¹, segundo o qual “o pedido de suspensão cabe em todas as hipóteses em que se concede tutela provisória contra a Fazenda Pública ou quando a sentença produz efeitos imediatos, por ser impugnada por recurso desprovido de efeito suspensivo automático. Daí se pode dizer que, hoje em dia, há a suspensão de liminar, a suspensão de segurança, a suspensão de sentença, a suspensão de acórdão, a suspensão de cautelar, a suspensão de tutela antecipada e assim por diante”.

No presente caso, como se verá, **a decisão impugnada subverte a ordem jurídica, porquanto admite e vulnera a separação funcional dos Poderes da República, ao mesmo tempo em que compromete a execução de políticas públicas.**

Nessa linha, veja-se que o próprio SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL admite o cabimento do pedido de suspensão quando o Poder Judiciário interferir excessivamente na esfera própria do ato administrativo, o que viola a separação das funções típicas do Estado (art. 2º, *caput*, CR), entendendo como presente o requisito de “grave lesão à ordem pública”, *verbis*:

“SUSPENSÃO DE LIMINAR. CRITÉRIOS DE CONVOCAÇÃO DE SESSÃO EXTRAORDINÁRIA PARA ELEIÇÃO DA MESA DIRETORA. DECISÃO QUE ADENTROU NO JUÍZO DE PERTINÊNCIA DE QUESTÃO INTERNA CORPORIS. COMPROVADA LESÃO À ORDEM PÚBLICA. AGRAVO REGIMENTAL A QUE SE NEGA PROVIMENTO. (...) . II – A convocação de sessão extraordinária pela edibilidade configura ato interna corporis, não passível, portanto, de revisão pelo Poder Judiciário, **maculando-se o princípio da separação dos Poderes, assegurado no art. 2º da Constituição Federal. Exatamente por essa razão é que a manutenção da decisão causa lesão à ordem pública.** III – Agravo regimental a que se nega provimento. (SL 846 AgR, Relator(a): Min. RICARDO LEWANDOWSKI (Presidente), Tribunal Pleno, DJ de 06-10-2015) (grifou-se)

Também esse TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL da 1ª REGIÃO reconheceu a possibilidade do manejo do pedido de suspensão para esse fim:

¹ CUNHA, Leonardo Carneiro da. **Fazenda Pública em Juízo**. Rio de Janeiro: Forense, 2016. p. 603.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

AGRAVO REGIMENTAL. SUSPENSÃO DE LIMINAR. ATRIBUIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. INGERÊNCIA DO PODER JUDICIÁRIO. DISPENSAÇÃO DE MEDICAMENTOS NÃO CONTEMPLADOS EM LISTA GOVERNAMENTAL. MEDICINA COM BASE EM EVIDÊNCIAS. PROTOCOLOS CLÍNICOS E DIRETRIZES TERAPEUTICAS. TRATAMENTO DE CÂNCER. GRAVE LESÃO À ORDEM E À ECONOMIA PÚBLICAS. 1. **O princípio da separação dos poderes** não veda que o Judiciário reconheça, de forma pontual, a necessidade de erigir medidas urgentes, a fim de realizar o direito à saúde, em casos concretos e personalizados, a partir de uma política de saúde já estabelecida pelo Executivo. **O que se veda, nessa interferência, é a pretensão de formular,** ainda que em função de determinadas moléstias, **políticas públicas** de saúde em lugar das **autoridades do Executivo**. 2. A liminar cuja eficácia foi interditada, de comando genérico e sem o apelo instrutório dos fatos de cada caso, termina por instituir sistema paralelo à política pública já existente no que se refere à aquisição e distribuição de medicamentos à população carente, determinando a distribuição de fármacos de alto custo a um número indefinido de pessoas portadoras de câncer, sem nenhuma preocupação com a necessidade de cada eventual paciente, ditada e administrada pelo seu médico, finda por atentar contra a ordem administrativa em geral - compreendida na ordem pública - e mesmo contra a economia pública, em face do desconhecimento dos custos alocados para o seu cumprimento. (...). 5. Atenta contra a ordem administrativa a atribuição à Defensoria Pública da União do cargo de executar, com amplos poderes, a política de saúde para o câncer no âmbito do cumprimento da decisão, no leque casuístico que de logo se prevê anárquico para os padrões administrativos que se pautam pelas previsões orçamentárias. 6. **A liminar proferida, de forma ampla e que beneficia genericamente um número indeterminado de pessoas, tem potencial para causar grave lesão à ordem administrativa - "a situação e o estado de legalidade normal, em que as autoridades exercem suas precípua atribuições e os cidadãos as respeitam e acatam, sem constrangimento ou protesto" -, à saúde e à economia públicas, não se credenciando, si et in quantum, à produção de efeitos.** 7. Improvimento do agravo regimental. (AGRSLT 0017211-98.2011.4.01.0000, Desembargador Federal OLINDO MENEZES, TRF1 - Corte Especial, e-DJF1 29/08/2011) (grifou-se)

PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO. RECEBIMENTO COMO AGRAVO. DEFERIMENTO DO PEDIDO DE SUSPENSÃO DOS EFEITOS DE DECISÃO. NÃO PROVIMENTO. (...) III - **Ocorrência de grave lesão à ordem pública, pois o juízo de primeiro grau determinou a adoção de regra não prevista no ordenamento jurídico, invadindo a competência administrativa do Tribunal de Justiça do Mato Grosso e violando, assim, o princípio da separação dos poderes.** IV -Agravado a que se nega provimento. (AGRSLT 0024710-07.2009.4.01.0000, Desembargador Federal JIRAIR ARAM MEGUERIAN, TRF1 - Corte Especial, e-DJF1 08/09/2009) (grifou-se)

A grave lesão à **ordem pública** (na vertente ordem administrativa) e à **economia pública**, como adiante se verá, se relaciona com o fato de a decisão objeto desta SLAT: (i) desconsiderar a impossibilidade de o Poder Judiciário interferir no âmbito do exercício legítimo e fundamentado de competência do Poder Executivo, e, ao mesmo tempo, (ii) criar um cenário que compromete tanto o desenvolvimento socioeconômico da população afetada pela BR-319/AM quanto impõe ônus vultoso ao orçamento público.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

A doutrina e a jurisprudência anotam a excepcionalidade da presente medida, que possui natureza de contracautela, e, portanto, deve ser concedida, tão somente, nas hipóteses em que do imediato cumprimento da decisão decorrer **fundado risco de afronta a algum dos valores protegidos pelo art. 4º da Lei n.º 8.437/92 ou pelo art. 12, §1º, da Lei nº 7.347/85 – ordem, saúde, segurança ou economia pública.**

Mais uma vez, destaca-se que o presente incidente não tem por objeto a reforma do mérito da decisão, mas tão somente a suspensão de sua **eficácia**, sob o fundamento de que “*se executada[s] causará[ão] dano irreparável ao interesse público*”².

Buscar-se-á, portanto, evidenciar o inequívoco risco de grave lesão à ordem e economia públicas decorrente da manutenção dos efeitos da decisão proferida pelo Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas nos autos do processo nº 1001856-77.2024.4.01.3200. Antes, todavia, tendo em vista que, quando o requisito para o deferimento do pedido suspensivo decorre das razões de decidir das decisões impugnadas, admite-se um **mínimo juízo de delibação** sobre a questão **meritória** da causa (STJ, AgInt na SLS n. 2.282/BA, relatora Ministra LAURITA VAZ, DJe de 24/11/2017), serão tecidos breves comentários sobre a matéria de fundo discutida, consoante a seguir demonstrado.

III. DO JUÍZO DE DELIBACÃO.

III.1. Das preliminares processuais que implicariam a extinção do processo

Conforme já relatado acima, trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo LABORATÓRIO DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA em face do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes -DNIT, que visa anular Licença Prévia n. 672/2022, relativa à reconstrução e asfaltamento do “trecho do meio” (ou “trecho 3” ou “segmento C”) da BR-319 (do km 250,7 ao km 656,4); com pedido de tutela de urgência liminar para suspender a eficácia da referida licença prévia, até decisão final de mérito.

² RODRIGUES, Marcelo Abelha. *Suspensão de segurança*. São Paulo: RT. 2010. p. 200.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Contudo, deve-se destacar que, em que pese o nome utilizado, não possui entre seus objetivos institucionais a proteção ao meio ambiente, conforme exige o art. 5º, V, b), da Lei nº 7.347/85 (LACP)³.

Com efeito, o Capítulo II do estatuto da associação (id. 2000555149) afirma que seus objetivos se referem a questões financeiras e logísticas, *in litteris*: “Artigo 3º **O LAB tem por objetivos apoiar financeira e logisticamente as iniciativas da rede Observatório do Clima, neste Estatuto denominada de OC.**”, ao mesmo passo em que esclarece Parágrafo 1º do Art. 3º que “**O OC constitui uma rede de organizações da sociedade civil, sem personalidade jurídica, com objetivo de discutir a questão socioambiental e das mudanças climáticas no contexto brasileiro e internacional**”.

Verifica-se que o Tribunal Regional Federal da 1ª Região já decidiu, rechaçando pretensão que não se coaduna com as finalidades do ente e com a categoria:

“PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LEGITIMIDADE ATIVA. ASSOCIAÇÃO. REQUISITOS. FALTA DE PERTINÊNCIA TEMÁTICA. FINALIDADE AMPLAMENTE GENÉRICA PREVISTA NO ESTATUTO SOCIAL. RECURSO DESPROVIDO. SENTENÇA EXTINTIVA MANTIDA. 1. O manejo de ação civil pública por associação, em regime de substituição processual, tem como um dos requisitos a pertinência temática. Além da exigência de sua constituição, na forma da lei, pelo prazo mínimo de um ano, a associação deve incluir, entre as suas finalidades institucionais, a proteção ao patrimônio público e social, ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, aos direitos de grupos raciais, étnicos ou religiosos ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, nos termos do art. 5º, V, b, da Lei 7.347/85. 2. **A finalidade genérica da associação prevista em seu estatuto social, abarcando integralmente o objeto da ação civil pública previsto no art. 1º da Lei 7.347/85, não satisfaz o requisito da legitimidade ativa, que é exigido para se propor demandas desse tipo. As associações civis necessitam ter finalidades institucionais compatíveis com a defesa do interesse transindividual que pretendam tutelar em juízo, sob pena de admitir-se a criação de uma associação civil para a defesa de qualquer interesse, o que desnaturaria a exigência de representatividade adequada do grupo lesado. Desse modo, diante da ausência da pertinência temática, a autora não detém legitimidade para propor esta ação coletiva.** 3. Apelação da autora a que se nega provimento. Sentença mantida em razão da ilegitimidade ativa.” (TRF-1ª Região – Quinta Turma - Proc. 0034536-18.2004.4.01.3400 - APELAÇÃO CIVEL – Relator: DESEMBARGADORA FEDERAL DANIELE MARANHÃO COSTA, publ. no e-DJF1, de 25/04/2018).

³ “Art. 5º. Têm **legitimidade** para propor a ação principal e a ação cautelar: [...] V - a **associação** que, concomitantemente: [...] b) **inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção** ao patrimônio público e social, ao **meio ambiente**, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, aos direitos de grupos raciais, étnicos ou religiosos ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.”





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Dessa forma, não há como se admitir a legitimidade da associação autora para a propositura da ação civil pública, o que implicaria a extinção do processo 1001856-77.2024.4.01.3200 sem resolução do mérito.

III.2. Das fases do licenciamento para repavimentação da BR-319/AM. Da validade e legalidade da Licença Prévia 672/2022

Conforme já afirmado acima, o MM. Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas proferiu decisão (Id 2128682947) determinando a SUSPENSÃO imediata dos efeitos da Licença Prévia (LP) nº. 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT.

Para tanto, como razões de decidir, realiza um contexto histórico do caso e considera essencialmente os **estudos feitos em 2022, pressupondo, a partir daí, a inadequação da emissão da LP nº. 672/2022**. Ocorre que **essa pressuposição é errônea e equivocada**, porquanto ignora totalmente o recente **Relatório de março de 2024, produzido pelo Grupo de Trabalho instituído em 2023, por força da Portaria 1.109, de 16 de novembro de 2023, do Ministério dos Transportes**. Conforme se demonstra mais à frente, esse Relatório suplanta vários aspectos dos estudos passados, que demonstrariam a validade e legalidade da LP nº. 672/2022 emitida pelo IBAMA.

Contudo, para uma compreensão mais adequada acerca da inadequação da decisão judicial ora recorrida, é importante ter em consideração as fases do licenciamento em andamento para a **repavimentação** da BR-319/AM. Par tanto, adotado para o empreendimento o licenciamento ambiental ordinário trifásico, que se divide em três etapas principais, cada uma representada por uma licença específica, sendo essas: **Licença Prévia (LP)**, **Licença de Instalação (LI)** e **Licença de Operação (LO)**. Cada uma dessas licenças tem um papel distinto no processo de aprovação e monitoramento de empreendimentos que possam impactar o meio ambiente, conforme pode ser observado no detalhamento, e Tabela Resumo, a seguir.

- **1. Licença Prévia (LP)**
- **Objetivo:** Avaliar a viabilidade ambiental do projeto.
- **Quando é Emitida:** Na fase inicial do planejamento do empreendimento.
- **Principais Aspectos:**
 - Aprova a localização e concepção do projeto.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

- **Estabelece os requisitos básicos e condicionantes que devem ser atendidos nas próximas fases.**
- **Não autoriza a execução de obras ou atividades.**
- **2. Licença de Instalação (LI)**
- **Objetivo:** Autorizar a instalação do empreendimento conforme o projeto aprovado.
- **Quando é Emitida:** Após a obtenção da Licença Prévia e o cumprimento de suas condicionantes.
- **Principais Aspectos:**
 - Permite o início das obras e a instalação dos equipamentos.
 - Exige o cumprimento de medidas mitigadoras e programas de controle ambiental.
 - Detalha as condições específicas para a execução do projeto.
- **3. Licença de Operação (LO)**
- **Objetivo:** Autorizar o início das atividades operacionais do empreendimento.
- **Quando é Emitida:** Após a conclusão das obras e a verificação do cumprimento das condicionantes da Licença de Instalação.
- **Principais Aspectos:**
 - Permite o funcionamento do empreendimento.
 - Estabelece condições para a operação, incluindo monitoramento e controle ambiental contínuo.
 - Pode incluir exigências adicionais para garantir a conformidade ambiental durante a operação.

Tabela Resumo

Licença	Objetivo Principal	Fase do Projeto	Principais Condicionantes
Licença Prévia (LP)	Avaliar viabilidade ambiental	Planejamento	Localização, concepção, requisitos básicos
Licença de Instalação (LI)	Autorizar instalação do empreendimento	Execução das obras	Medidas mitigadoras, programas de controle
Licença de Operação (LO)	Autorizar início das atividades operacionais	Funcionamento	Monitoramento e controle ambiental





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Cada uma dessas licenças é fundamental para assegurar que o empreendimento seja desenvolvido de forma sustentável, reduzindo ao máximo os impactos ambientais e atendendo à legislação vigente. Nesse contexto, destacamos que **o empreendimento em questão está na fase de Licença Prévia (LP)**, onde estão sendo conduzidos os estudos necessários para avançar à fase de licenciamento que permitirá sua instalação e que **até o momento não há autorizações para a realização de obras no âmbito dessa LP**.

Ou seja, em realidade a suspensão dos efeitos da LP fará, ao revés do objetivo principal perseguido pelo juízo *a quo*, obstar a realização dos estudos do licenciamento ambiental do empreendimento, fazendo cessar as discussões relativas ao assunto.

Também é importante destacar que, na decisão judicial de ID n.2128682947, páginas 27 e 28, é informado que o Relatório Final do GT (Nota Técnica P2A2 NT-210-2024 e Anexo I - SEI DNIT 18551103) que foi enviado ao IBAMA em 2009, não foi observado para emissão da Licença Prévia, nos termos apresentados a seguir:

*“Além de sugerir a execução de um Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319, o GT apresentou um rol de **medidas consideradas essenciais para impedir o avanço do desmatamento e a descaracterização do Bioma Amazônico**. Dentre as medidas, está expressa a necessidade de:*

- a) implementação de Unidades de Conservação da BR-319;*
- b) implantação imediata de ações interinstitucionais de proteção e vigilância para área de influência da BR-319;*
- c) sinalização e demarcação das Unidades de Conservação e Projetos de Assentamentos Rurais na área de influência da BR-319;*
- d) elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária para as áreas ao longo da BR-319;*
- e) elaboração e execução pelos órgãos ambientais estaduais, da regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos Projetos de Assentamentos Rurais;*
- f) levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas relacionadas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR-319;*
- g) garantir, no processo de licenciamento ambiental de recuperação da rodovia, a manutenção de conectividade das áreas naturais relevantes, através do estabelecimento de modelos de engenharia apropriados;*
- h) fortalecer as principais instituições responsáveis pela gestão das áreas de influência da BR-319;*
- i) formulação e implementação de programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, tais como ecoturismo e agroextrativismo; e*
- j) formação de um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para região;”*

Não obstante, no Relatório apresentado, dentro dessas medidas consideradas essenciais para impedir o avanço do desmatamento e a descaracterização do Bioma Amazônico,





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

o DNIT vinha sendo citado apenas como “Demais instituições envolvidas” em especial em seu ANEXO nas alíneas “f”, “g” e “j” na formação do comitê gestor. Porém, **o DNIT participou e vem participando ativamente em reuniões com todos os atores a fim de munir de informações para a melhor condução do processo de licenciamento ambiental ao longo da vigência de tal Grupo de Trabalho.** Dos itens acima listados, o DNIT concluiu os itens a) e c), naquilo que se refere à implementação, sinalização e demarcação das Unidades de Conservação, o que demonstra o perene alinhamento desta autarquia com os planos de mitigação que estão sob sua alçada e também a própria atenção aos trabalhos realizados pelo GT – diferentemente do que fora alegado pelo juízo *a quo*.

Veja que o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio emitiu por intermédio do Ofício nº 719/2021-GABIN/ICMBio (SEI DNIT 14837831), de 26 de julho de 2021, o Termo de Aceite dos produtos entregues no que diz respeito a demarcação, sinalização e georreferenciamento das onze (11) Unidades de Conservação Federais que se situam na zona de influência da BR-319, sendo elas: Estação Ecológica do Cuniã, Floresta Nacional de Balata-Tufari, Floresta Nacional Humaitá, Floresta Nacional do Iquiri, Parque Nacional Mapinguari, Parque Nacional Nascentes do Lago Jari, Reserva Biológica de Abufari, Reserva Extrativista Capanã Grande, Reserva Extrativista Lago do Cuniã, Reserva Extrativista Médio Purus e Reserva Extrativista Ituxi.

Igualmente, a Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas – SEMA/AM emitiu por meio do Ofício SEMA nº 111/2016-GS (SEI DNIT 14837783), de 28 de janeiro de 2016, declaração favorável e o aceite das peças técnicas produzidas e entregues no que diz respeito a demarcação, sinalização e georreferenciamento das nove (9) Unidades de Conservação que se situam na zona de influência da BR-319, sendo elas: Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Amapá, Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Madeira, Reserva de Desenvolvimento Sustentável Piaguçu-Purus, Parque Estadual do Matupari, Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Matupari, Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Igapó Açu, Florestal Estadual Canutama, Florestal Estadual Tapauá e Reserva Extrativista Canutama.

Também a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Ambiental de Rondônia – SEDAM/RO encaminhou, por intermédio do Ofício nº 5461/2022/SEDAM-ASGAB (SEI





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

DNIT 14837878), de 05 de setembro de 2022, o Termo de Aceite dos produtos entregues no que diz respeito a demarcação, sinalização e georreferenciamento das cinco (5) Unidades de Conservação que se situam na zona de influência da BR-319, sendo elas: Área de Proteção Ambiental do Rio Madeira, Estação Ecológica Estadual da Serra dos Três Irmãos, Floresta Estadual de Rendimento Sustentável do Rio Machado, Floresta Estadual de Rendimento Sustentável do Rio Madeira “B” e Floresta Estadual de Rendimento Sustentável do Rio Vermelho “C”.

Ou seja, vale dizer ainda que, findadas as atividades daquele Grupo de Trabalho de 2008, foi constituído em 2023, um novo Grupo de Trabalho que, em março de 2024 concluiu um novo Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319 v. Março/2024 (SEI DNIT 18515651), atinente ao período de 17 de novembro de 2023 a 29 de fevereiro de 2024, que destaca a importância da governança do Estado, concluindo que, para garantir a atuação do Estado nas iniciativas supracitadas, é necessária a criação de uma **unidade gestora intergovernamental**, com diversos órgãos federais e estaduais atuando de modo integrado, e em cumprimento de suas competências institucionais, salientando que as estratégias de monitoramento do uso da rodovia e de seu entorno devem incluir:

- **Implantação de portais de fiscalização**, alinhamento do empreendimento com o Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAM), especificamente em relação ao “Objetivo 11” de “Alinhar o planejamento dos grandes empreendimentos e projetos de infraestrutura com as metas nacionais de redução do desmatamento”, de forma a realizar elaboração em conjunto com MMA do Plano de Governança Territorial e Preventivos e de ações de mitigação, como meta de redução de desmatamento e emissão de Gases de Efeito Estufa - GEE;
- **Acordo de Cooperação Técnica com o CENSIPAM**, para a realização de Monitoramento Ambiental Sistemático da BR-319 por meio da geração de informações qualificadas sobre desflorestamento, tempo e clima, dinâmicas hidrometeorológicas, ocorrência de fogos/ queimadas/incêndios, detecção de ilícitos ambientais (garimpos e pistas de pouso ilegais) e apoio as operações de fiscalização, quando necessário;





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

- **Envolvimento de diversas esferas no monitoramento da BR-319**, como a Secretaria de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia - SDS e o Instituto de Proteção Ambiental da Amazônia - IPAAM no monitoramento das Unidades de Conservação – UCs estaduais e dos municípios no entorno da rodovia;
- **Criação do Mosaico de Unidades de Conservação**, conforme as recomendações do GT de 2008 e **realizado pelo DNIT em parceria com o ICMBIO e Exército Brasileiro.**
- **Solicitação à Secretaria de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia - SDS** acerca de informações sobre o status da atuação da barreira da Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Estado do Amazonas - ADAF da BR-319, e sobre o planejamento da construção da segunda barreira;
- **Utilização de satélites para monitoramento, fiscalização** de atividades e áreas contra crimes ambientais de competência da Diretoria da Amazônia e Meio Ambiente – DAMAZ, do Departamento da Polícia Federal;
- **Solicitação, a ser realizada pelo DNIT**, de levantamento atualizado dos principais gargalos junto à FUNAI envolvendo questões indígena, incluindo o status da ação civil pública do MPF referente às audiências públicas realizadas a partir do Plano de Trabalho do Estudo de Componente Indígena - ECI;
- **Alinhamento junto à FUNAI e ao Ministério dos Povos Indígenas** sobre como se dará o diálogo com os territórios indígenas da região; e
- **Acordos de cooperação, intermediados pela Casa Civil**, entre o Ministério dos Transportes e os demais órgãos envolvidos na governança e viabilização do empreendimento da BR-319.

Reforça esse novo Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319 v. Março/2024 (SEI DNIT 18515651), em seu item 5.1 Estratégia de Aceleração das Ações para Alavancar a BR-319, diversas ações a serem desenvolvidas pelos órgãos atores, conforme acordado na reunião de encerramento dos trabalhos do grupo. Para auxiliar na compreensão das informações em andamento, destacamos a seguir a consolidação as ações a serem desenvolvidas, bem como o status atual de atendimento dessas demandas.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Condicionantes da Licença Prévia:

1. ENGENHARIA

Apresentar o Projeto de Engenharia Completo

Apresentar mapa com delimitação georreferenciada de todas as áreas de apoio previstas para a faixa de domínio da rodovia.

Garantir o acesso adequado aos eventuais imóveis no entorno da rodovia.

Elaborar o Projeto Executivo considerando passagens de fauna, pontes e pontilhões.

Apresentar junto com o Projeto Executivo a planta de mesma resolução com a plotagem de localização de todas as propriedades/benfeitorias que serão desapropriadas/realocadas.

Apresentar propostas de alternativas tecnológicas para a redução de interferência em áreas sensíveis a serem afetadas pela instalação

STATUS: Todas as ações acima tem status de "Em atendimento" pelos contratos 0303/2020 da empresa TRAFECON Engenharia Ltda. e 0376/2020-00 da empresa CONTÉCNICA Consultoria Técnica S.A., referentes ao RDC Eletrônico n.º 335/2019 de "Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Pavimentação e Melhoramentos, incluindo Obras de Artes Especiais, do "Trecho do Meio" da Rodovia BR-319/AM, referente ao trecho do km 250,70 ao km 656,40 (SNV201903a), subdivida em dois lotes de projeto."

2. PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Apresentar o Plano Básico Ambiental (PBA).

STATUS: Em atendimento pelo Contrato PP-157/2021, celebrado com a Empresa MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA., cujo objeto é a Elaboração do Plano Básico Ambiental (PBA), Inventário Florestal, Projeto Arqueológico, Plano de Ação de Combate à Malária, execução de campanhas de fauna e demais obrigações ambientais necessárias à obtenção da Licença de Instalação (LI) e Autorização de Supressão de Vegetação (ASV), para a reconstrução e pavimentação da BR-319/AM, segmento entre o Km 250 ao Km 655,7, denominado "trecho do meio".

O Plano Básico Ambiental BR-319/AM e o Relatório do Diagnóstico Socioambiental Participativo foram protocolados no IBAMA em 10 de junho de 2024, em atendimento a condicionante n.º 2.3 da Licença Prévia (LP) n.º 672/2022 e condicionante 2.22.2 por meio do Ofício 107455/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (Nota Técnica P2A2 NT-210-2024 e Anexo V - SEI DNIT 18551103).

Notificar a Agência Nacional de Mineração caso sejam localizados vestígios paleontológicos.

STATUS: Em atendimento. A responsabilidade pelo licenciamento das jazidas e áreas de empréstimo recai sobre as empresas contratadas para a execução das obras, conforme INSTRUÇÃO NORMATIVA N.º 61/DNIT SEDE, DE 17 DE SETEMBRO DE 2021 Dispõe sobre a Responsabilidade Ambiental das Contratadas (RAC) e determina, em rol exemplificativo, as especificações, critérios e procedimentos ambientais a serem atendidos.

Apresentar relatório de execução das ações dos programas ambientais previstas para a fase de pré-implantação do empreendimento.

STATUS: Em atendimento.

Solicitar autorização de captura, coleta e transporte de material biológico embasado em Plano de Trabalho de Fauna;

STATUS: Atendida. Foi emitida a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico - ABio n.º 1499/2023 - 1ª Retificação (Nota Técnica P2A2 NT-210-2024 e Anexo IV - SEI DNIT 18551103) que tem validade até 25/10/2024;

Apresentar o Inventário Florestal para subsidiar a Autorização de Supressão Vegetal (ASV).

STATUS: Em atendimento. Já realizada a etapa de campo e em fase final de elaboração.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Incluir condições específicas no Programa de Proteção à Flora, com subprograma de prevenção e mitigação da introdução de espécies exóticas ou invasoras nas unidades de conservação federais.

STATUS: Em atendimento. Incluído no Plano Básico Ambiental BR-319/AM protocolado no IBAMA em 10 de junho de 2024.

Encaminhar ao Ibama a manifestação do órgão gestor de recursos hídricos competente, referente à outorga ou dispensa desta para execução de intervenções diferenciadas em drenagens naturais, lançamento de efluentes tratados em corpo hídrico e captação de água.

STATUS: A responsabilidade pela obtenção de outorgas de uso dos recursos hídricos recai sobre as empresas contratadas para a execução das obras, conforme INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 61/DNIT SEDE, DE 17 DE SETEMBRO DE 2021 Dispõe sobre a Responsabilidade Ambiental das Contratadas (RAC) e determina, em rol exemplificativo, as especificações, critérios e procedimentos ambientais a serem atendidos.

3. RELAÇÃO COM COMUNIDADES TRADICIONAIS DA REGIÃO

Apresentar os Programas Básicos Ambientais do Componente Indígena.

STATUS: Em atendimento. As tratativas para a apresentação do Plano de Trabalho para a elaboração do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental -CI – PBA (SEI DNIT 17462325), versão janeiro/2024, referente as Etnias; MURA, PARINTINTIN e APURINÃ estão em andamento, onde em última atualização o Ofício n.º 1622/2024/DPDS/FUNAI (SEI DNT 18427936), bem como de seus anexos, os quais foram enviados pela Fundação Nacional do Índio – FUNAI, via protocolo digital, onde aquela Fundação informa acerca da realização de reunião no dia 13/08/2024, às 14h30, de forma virtual.

Apresentar a previsão de capacitação de agentes ambientais indígenas no âmbito do Programa de Controle e Vigilância Territorial, previsto no Programa Básico Ambiental do Componente Indígena.

STATUS: Em atendimento futuro quando da execução do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental.

Executar o Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia.

STATUS: Atendido. O Relatório do Diagnóstico Socioambiental Participativo foi protocolado no IBAMA em 10 de junho de 2024, em atendimento a condicionante n.º 2.22.2 da Licença Prévia (LP) n.º 672/2022 por meio do Ofício 107455/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 18027133)

Realizar reuniões comunitárias informativas com os proprietários rurais a serem afetados pelo empreendimento.

STATUS: Em atendimento. A previsão de execução de reuniões comunitárias está prevista na subseção “3.21.6.1 Preparação para Reuniões de negociação e Apoio Técnico”, que é uma seção do “3.21 Programa de Indenização, Reassentamentos e Desapropriação”, do Plano Básico Ambiental PBA (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490), onde se lê:

“As reuniões preparatórias para a negociação de indenização e/ou realocação serão antecedidas por uma etapa de sensibilização da população atingida, para que haja participação massiva desse público-alvo. Será realizada pelo menos uma reunião preparatória com o público-alvo de cada localidade, podendo haver outras, caso seja necessário.”

Apresentar programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimentos para região, estimular a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas socioeconômicas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia

STATUS: Atendido. Conforme informado anteriormente, as demais comunidades na área de influência da BR-319/AM, sejam ribeirinhas, extrativistas, lindeiras, também foram contempladas no Estudo de Impacto Ambiental (ver Capítulo 6.3. Meio Socioeconômico -





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

SEI 8551758), tendo sido realizadas entrevistas com essas comunidades para entendimento do modo de vida e das expectativas quanto à repavimentação da rodovia. Nesse contexto, importante constar que foram realizadas Audiências Públicas em 08 (oito) municípios amazonenses na área de influência da BR-319, sendo Manaus, Borba, Beruri, Careiro, Manicoré, Tapauá, Humaitá e Canutama (Relatório das Audiências Públicas - SEI 9616881), em que novamente a população potencialmente impactada pelo empreendimento pôde se manifestar e contribuir para o processo.

De mais a mais, uma das importantes ações apresentadas pelo Grupo de Trabalho, é a **Implantação de Postos de Fiscalização**, propiciando a atuação coordenada, que será possível com a instalação de Portais Terrestres de Fiscalização Integrada, no início e no final do trecho do meio para controle da madeira transportada e retirada da floresta, bem como do aumento da governança, com a instalação de base de fiscalização da polícia federal, polícia civil, fiscalização da secretaria da fazenda estaduais, inspeção sanitária, IBAMA, ICMBio, permitindo uma ação integrada de governança fiscal e ambiental no entorno de rodovias, reforçando a consonância com o item 5 do Relatório, que esta ação é *importante para prover uma melhor governança e da presença do Estado*, as estratégias de monitoramento do uso da rodovia e de seu entorno.

Destaca-se, ainda, que em 18 de abril 2023, às 11:00 foram realizados os procedimentos da licitação nº 0124/2023, cujo objeto era:

“Contratação de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia, execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento das obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental e execução das obras de implantação dos Portais Terrestres de Fiscalização Integrada nº 03 e nº 06, localizados, respectivamente, no entroncamento da BR-319/230 com Humaitá/AM e entroncamento da BR-319 com Manaquiri/AM, lote único.” Disponível em: <<https://www1.dnit.gov.br/editais/consulta/resumo.asp?NUMIDEdital=9479>> .

O certame foi anulado pelo Termo Aditivo de Anulação (SEI DNIT 17713233), uma vez que houve falhas na execução contratual da empresa homologada, estando a Autarquia providenciando a atualização do orçamento e dos documentos necessários para um novo procedimento licitatório.

Além disso, foi celebrado com a Polícia Rodoviária Federal (PRF) o TED nº 229/2022, tendo por objeto a elaboração de projeto de implantação e construção da nova Unidade Operacional e Delegacia de Humaitá, na BR-319/AM, sediada no município de Humaitá/AM,





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

para uso da Superintendência de Polícia Rodoviária Federal no Estado do Amazonas, medida essa que visa auxiliar a PRF a cumprir com a fiscalização na região.

Cumprе esclarecer, que todas essas ações visam melhorar a governança das ações de minimização dos impactos ambientais em decorrência da **repavimentação** e operação da rodovia em pauta, nunca sendo demais recordar que a pavimentação do trecho do meio permitirá que a atuação dos órgãos federais e estaduais seja efetivada com a possibilidade de deslocamentos rápidos e seguros na fiscalização.

Outro ponto relevante a ser observado é a **Criação do Mosaico de Unidades de Conservação**, nesses termos apresentando que em decorrência dessa recomendação o “Trecho do Meio” da BR-319/AM atualmente já é quase todo cercado por Unidades de Conservação Federais e Estaduais, constituídas por florestas e parques legalmente protegidas, em virtude de ações realizadas pelo DNIT em parceria com o ICMBIO e o Exército Brasileiro. A presença e manutenção dessas áreas diminuem bastante as chances de desmatamentos na região, preservando a fauna (animais) e a flora (plantas).





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

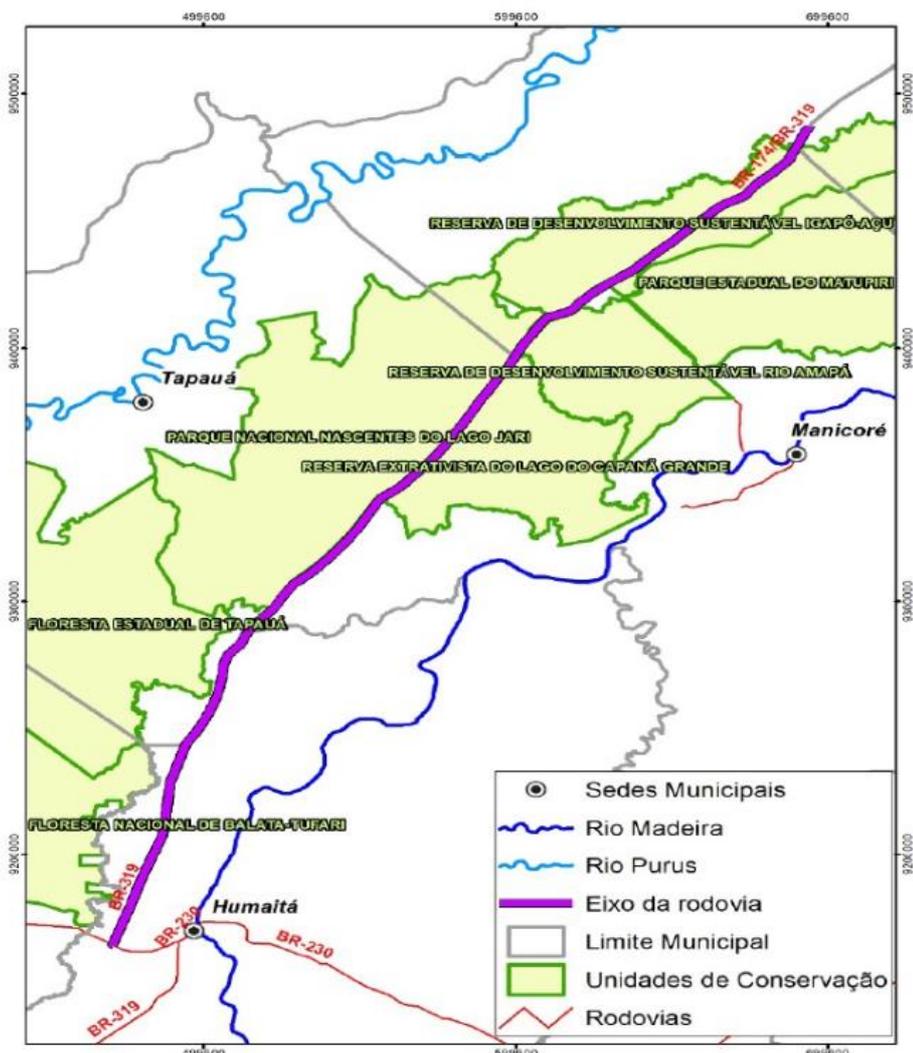


Figura 01 - Unidades de Conservação ao longo da BR-319/AM
fonte: RIMA (SEI DNIT 8550912)

Com essas informações é possível concluir que, com a emissão da Licença Prévia 672/2022 foram cumpridas todas as obrigações relativas ao rito do licenciamento ambiental em sua fase prévia com participação de numerosos e fundamentais atores no processo, sendo que a suspensão da sua eficácia, por óbvio, alcançará todas as medidas anteriormente mencionadas, traduzindo-se em prejuízos financeiros, administrativos e





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

prejudicando o interesse público envolvido, sendo tais fundamentos aptos a demonstrar a incorreção e impropriedade da decisão ora recorrida.

O Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319 v. Março/2024 (SEI DNIT 18515651), instituído pela Portaria 1.109, de 16 de novembro de 2023, de autoria do Ministério dos Transportes, argumenta da viabilidade ambiental após intensos trabalhos de equipe multidisciplinar e com diversos atores do poder público e organizações civis. Portanto, **alegar que a concessão da licença prévia contraria as orientações do Grupo de Trabalho e Comitê Interministerial, quanto à necessidade de adoção e implementação de medidas de governança ambiental e territorial, para fins de viabilidade ambiental do empreendimento, é incoerente e dissociado da realidade, uma vez que, por parte do DNIT, dentro dos seus limites regimentais enquanto empreendedor, tem realizado esforços e concretizado ações de grande ordem para o atendimento ao licenciamento ambiental regido pelo IBAMA, assim como a garantia e preservação ambiental da área de inserção da rodovia BR-319.**

Ou seja, inclusive no mérito da apreciação da liminar deferida e cuja suspensão ora se busca, houve erro do juízo prolator.

Necessário reiterar, ainda, que a fase atual do licenciamento é etapa de Licença Prévia, cujo objetivo principal é avaliar a viabilidade ambiental do empreendimento. Portanto, nesta fase, não se pode esperar que todas as ações necessárias para garantir a contenção do desmatamento e/ou mitigar outros eventuais impactos ambientais estejam totalmente concluídas e realizadas. A adequação e a implementação suficiente das ações em curso (necessárias para sustentar a viabilidade ambiental do empreendimento, conforme condições estabelecidas na Licença Prévia) que visam garantir o pleno monitoramento e controle ambiental da região, serão decisivas para a possibilidade do empreendimento vir a obter a licença de instalação no futuro próximo, motivo pelo qual não há, e nem haverá, qualquer prejuízo ambiental com a retirada da suspensão dos efeitos da Licença Prévia nº 672/2022 – ao contrário, a sua suspensão, sim, gerará efeitos em cascata em diversas ações ao poder público.

Em todo caso, e ainda que não seja, de fato, o objeto da SLAT, não podem ser menosprezadas as ações do DNIT visando o atendimento de cada uma das condicionantes





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

ambientais da LP nº 672/2022. Para tanto, veja-se adiante o quadro resumo com o status do atendimento das condicionantes pelo DNIT, demonstrando e ratificando o permanente compromisso da autarquia para o cumprimento do licenciamento ambiental estabelecido ao longo das décadas em que vem se desenvolvendo:

Quadro 1 - Status de Cumprimento das Condicionantes da LP nº 672/2022.

Condicionante	Status de cumprimento
1. CONDIÇÕES GERAIS	
1.1. Esta Licença deverá ser publicada em conformidade com a Resolução CONAMA nº 06/86, sendo que cópias das publicações deverão ser encaminhadas ao IBAMA.	Atendido. Aviso de Licença publicado na Seção 3 do Diário Oficial da União em 03/08/2022 (SEI DNIT 12086087) e encaminhadas ao IBAMA (SEI IBAMA 13275558, SEI DNIT 12108190).
1.2. O IBAMA, mediante decisão motivada, poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar esta Licença, caso ocorra: a) Violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais; b) Omissão ou falsa descrição de informações relevantes, que subsidiaram a expedição da licença; c) Superveniência de graves riscos ambientais e à saúde.	Condicionante informativa.
1.3. Qualquer alteração das especificações do projeto, da finalidade do empreendimento, do escopo dos programas ou dos prazos previstos deverá ser precedida de anuência do IBAMA.	Atendido. Não houve alteração das especificações do projeto, da finalidade do empreendimento, do escopo dos programas.
1.4. Os acidentes ambientais deverão ser comunicados via Sistema Nacional de Emergências Ambientais - SIEMA, imediatamente após o ocorrido. Esse sistema pode ser acessado no link: www.ibama.gov.br/emergenciasambientais .	Atendido. Não houve acidentes ambientais decorrentes de ações executadas em prol deste empreendimento sob o amparo desta Licença Prévia.
1.5. No prazo máximo de 30 (trinta) dias após a ocorrência do acidente ambiental, deverá ser protocolado o Relatório de Atendimento a Emergências Ambientais.	Atendido. Não houve acidentes ambientais decorrentes de ações executadas em prol deste empreendimento sob o amparo desta Licença Prévia.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

<p>1.6. Esta Licença não exige o empreendedor da obtenção de outras autorizações junto a outros órgãos porventura exigíveis.</p>	<p>Atendido. No âmbito desta Licença Prévia foi obtida a licença para amostragem de fauna com vistas à elaboração do Plano Básico Ambiental: Autorização ABIO nº 1499/2023 - 01ª Retificação (SEI DNIT 15343563).</p>
<p>1.7. Esta Licença não autoriza supressão de vegetação nativa nem manejo de fauna silvestre.</p>	<p>Atendido. Haja vista a atual fase prévia deste licenciamento, nenhuma supressão de vegetação ocorreu ou ocorre em prol do empreendimento objeto desta licença prévia. Visando a obtenção futura da Autorização de Supressão de Vegetação para a fase de licenciamento de instalação, informamos que o Inventário Florestal está sendo elaborado no âmbito do Contrato nº 157/2021 do DNIT.</p> <p>No que tange ao manejo de fauna, foi autorizada pela Autorização ABIO Nº 1499/2023 - 01ª Retificação (SEI DNIT 15343563)</p>
<p>1.8. A renovação desta Licença deverá ser requerida num prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, antes do término da sua validade.</p>	<p>Atendido. A licença prévia encontra-se válida até 30/07/2027, sendo sua renovação, por ora, não exigível.</p>
<p>1.9. O empreendedor é responsável, perante o IBAMA, pelo atendimento às condicionantes postuladas nesta Licença.</p>	<p>Condicionante informativa.</p>
<p>2. CONDIÇÕES ESPECÍFICAS</p>	
<p>2.1. Apresentar o Plano Básico Ambiental (PBA), em caráter executivo dos Programas listados, contemplando todas as medidas mitigadoras, compensatórias, contendo justificativas, objetivos gerais e específicos, metas, indicadores ambientais, público-alvo (quando couber), metodologia, descrição dos programas, atividades, responsáveis técnicos, instituições envolvidas, cronograma físico (destacando ainda as atividades que serão executadas de forma pontual/temporária, permanente, periódica), e indicadores de desempenho, inter-relação com outros programas e, quando exigível, atendimento a requisitos legais para sua efetiva implantação, além das exigências apresentadas nas manifestações técnicas do IBAMA.</p>	<p>Atendido. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) foi encaminhado ao IBAMA por intermédio do Ofício nº 107455/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI IBAMA 19516489, SEI DNIT 18027133), em 10/06/2024.</p>
<p>2.2. Solicitar Autorização de Captura, Coleta, e Transporte da Material Biológico embasado em Plano de</p>	<p>Em atendimento. A Autorização de Captura, Coleta, e Transporte da Material Biológico para a execução das</p>





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

<p>Trabalho de Fauna a ser aprovado pelo Ibama, nos termos da IN nº 08/2017 e 13/2013, ou suas atualizações/substituições, para realização das atividades relativas ao componente biótico, proposto no PBA.</p>	<p>atividades relativas ao componente biótico propostas no PBA será devidamente solicitada após a aprovação do PBA pelo IBAMA e consequente emissão da Licença Instalação.</p>
<p>2.3. Quanto ao Inventário Florestal, de acordo com o TR aprovado pelo Ibama, observando os ajustes e providências a serem adotados, para subsidiar a emissão da Autorização de Supressão Vegetal - ASV, o empreendedor deverá apresentar o Inventário florestal da ADA, incluindo ainda, áreas de apoio e caminhos de serviços</p>	<p>Em atendimento. O Inventário Florestal já teve sua coleta de campo executada e seu relatório encontra-se em fase de aprovação interna, no âmbito do Contrato nº 157/2021, para posterior apresentação ao IBAMA.</p>
<p>2.4. Apresentar o Projeto de Engenharia Completo, em meio digital, e PDF, contendo, no mínimo: os detalhamentos do Anexo, Projeto Geométrico; Projeto em Perfil; Projeto de Terraplenagem; Projeto do Sistema de Drenagem, Obras de Artes Especiais; dispositivos de segurança e de sinalização; Projeto de Pavimentação; Locação de Áreas de Empréstimos e de deposição de materiais excedentes, canteiros de obra e áreas de apoio; Cronograma detalhado de obras, discriminando as diferentes atividades a serem executadas e o avanço previsto das frentes de obra e, quando couber, caminhos de serviço, de estruturas de muro de arrimo, estruturas de contenção, remanejamento de interferência, contendo:2.4.1 Anotação de Responsabilidade Técnicas, instituída pela Lei Federal 6.496/1977 em todos os projetos apresentados;2.4.2 Apresentar as legendas visíveis e interpretáveis a olho nú;2.4.3 Apresentação do Projeto Geométrico (planta biaxa, perfil longitudinal e transversal), incluindo o plotado sobre imagem aérea ou ortofotocarta atual, colorido e em escala adequada, com projeção de informações relacionadas à Faixa de Domínio da rodovia e ao eixo estaqueado, projeção de offset, impresso e em mídia, em formato shapfile e também em extensão kmz, com todas as poligonais georreferenciadas em coordenadas geográficas (um dos arquivos deve conter todas as informações na mesma imagem e os demais, separados);2.4.4 Indicação de obras de arte correntes e especiais a partir do sistema de drenagem, contemplando, no mínimo, localização georreferenciada, tipo de dispositivo, projeto tipo, seção transversal;2.4.5 Indicação de cortes e aterros;2.4.6 Indicação de caminhos de serviços;2.4.7 Demarcação da Área de Preservação Permanente e das áreas sensíveis</p>	<p>Em atendimento. O Projeto de Engenharia Completo está na fase de elaboração e será encaminhado oportunamente para a obtenção da Licença de Instalação.</p>





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

<p>existentes na Faixa de Domínio (nascentes, cursos hídricos, colinas, cavidades naturais, aglomerados populacionais, captações, supressão de vegetação se acaso, etc);2.4.8 Proposição de localização de Passagem de Fauna e indicação dos Pontos de Monitoramento, para fins de travessia e mitigação de atropelamento de fauna, com base em análise de “hotspots” de atropelamento de fauna e demais análises da paisagem, visando a recuperação da conectividade e redução do efeito barreira;2.4.9 Indicação dos Pontos de Monitoramento da Qualidade da água, de Ruídos e Vibrações;2.4.10 Indicação de interceptações com estradas;2.4.11 Indicação de acessos e vicinais que serão utilizadas pela instalação da rodovia.2.4.12 Apresentar, em caderno separado, descrição sobre os métodos construtivos a serem utilizados nas OAEs, contemplando os métodos a serem utilizados para implantação das fundações e pilares nas proximidades das margens e no leito dos cursos d’água.2.4.12.1 Detalhar os métodos construtivos das Obras de Artes Especiais e planejar maneiras menos impactantes para implantação dos pilares e demais estruturas pertinentes às construções das OAEs.2.4.12.2 Quando tecnicamente viável, o encabeçamento das pontes deverá ultrapassar as áreas de preservação permanente (APP) dos cursos d’água, de maneira a minimizar a perda da conectividade das APPs. As situações em que não for viável o encabeçamento das pontes de forma a ultrapassar as APPs devem ser tecnicamente justificadas.2.4.12.3 Passagens secas permanentes de fauna sob as OAEs, em ambos os lados do curso d’água, de acordo com o NA máximo a ser demonstrado /indicado.2.4.12.4 Adequação das OEAs antigas para garantir a travessias da fauna, se necessário.2.4.12.5 Nenhum material oriundo dos furos para alocação das estruturas poderá ser depositados nas áreas da APP, salvo comprovada impossibilidade locacional/tecnológica.</p>	
<p>2.5. Apresentar mapa com delimitação (poligonal) georreferenciada de todas as áreas de apoio (canteiros, jazidas, área de empréstimo, área de deposição de material excedente, etc.) previstas para a faixa de domínio da rodovia, com representação de acessos, faixa de domínio, eixo rodoviário, corpos hídricos e caracterização ambiental da área e de seu entorno, acompanhada da descrição das atividades a serem realizadas, leiaute com descrição das instalações e</p>	<p>Em atendimento. O Projeto de Engenharia Completo está na fase de complementação e será encaminhado oportunamente, e contemplará a apresentação do mapa com delimitação (poligonal) georreferenciada de todas as áreas de apoio (canteiros, jazidas, área de empréstimo, área de deposição de material excedente, etc.) previstas para a faixa de domínio da rodovia, com representação de</p>





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

indicação da área dos canteiros de obras e planta com conformação final prevista para o terreno objeto de intervenção.	acessos, faixa de domínio, eixo rodoviário, corpos hídricos e caracterização ambiental da área e de seu entorno, acompanhada da descrição das atividades a serem realizadas, leiaute com descrição das instalações e indicação da área dos canteiros de obras e planta com conformação final prevista para o terreno objeto de intervenção.
2.6. Garantir o acesso adequado aos eventuais imóveis do entorno da rodovia, inclusive dentro do período de realização das obras.	Em atendimento. A garantia de acesso adequado aos eventuais imóveis do entorno da rodovia, inclusive dentro do período de realização das obras é premissa considerada no desenvolvimento do projeto de engenharia.
2.7. Apresentar junto com o Projeto Executivo a planta de mesma resolução com a plotagem da localização de todas as propriedades/benfeitorias que serão desapropriadas/relocadas.	Em atendimento, O Projeto de Engenharia Completo contemplará planta de mesma resolução com a plotagem da localização de todas as propriedades/benfeitorias que serão desapropriadas/relocadas.
2.8. Apresentar proposta(s) de alternativa(s) tecnológica(s) para a redução de interferência em áreas sensíveis a serem afetadas pela instalação, visando reduzir ou evitar impacto(s) em nascente(s). A solução técnica deve visar a continuidade do fluxo do corpo hídrico ou o transporte da água até o corpo hídrico mais próximo.	Em atendimento, O Projeto de Engenharia Completo contemplará proposta(s) de alternativa(s) tecnológica(s) para a redução de interferência em áreas sensíveis a serem afetadas pela instalação, visando reduzir ou evitar impacto(s) em nascente(s).
2.9. Apresentar estudo locacional em relação à implantação dos canteiros de obras e alojamentos, com no mínimo, duas alternativas para cada canteiro.	Em atendimento, O Projeto de Engenharia Completo contemplará estudo locacional em relação à implantação dos canteiros de obras e alojamentos.
2.10. Caso sejam localizados vestígios paleontológicos, a ANM deve ser imediatamente comunicado para a definição dos procedimentos a serem adotados.	Condicionante em atendimento. Cumprimento dar-se-á na fase de obras do empreendimento, ou seja, em fase pós obtenção de LI.
2.11. No âmbito do Programa de Educação Ambiental, executar o Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia.	Atendido. Diagnóstico Socioambiental Participativo foi apresentado ao IBAMA por intermédio do Ofício nº 107455/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI IBAMA 19516489, SEI DNIT 18027133) e também foi apresentado no Apêndice IV do PBA (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490).





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

<p>2.12. No âmbito do Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação, realizar, previamente às negociações individuais de desapropriação, reuniões comunitárias informativas com os proprietários rurais a serem afetados pelo empreendimento.</p>	<p>Em atendimento. A previsão de execução de reuniões comunitárias está prevista na subseção “3.21.6.1 Preparação para Reuniões de negociação e Apoio Técnico”, que é uma seção do “3.21 Programa de Indenização, Reassentamentos e Desapropriação”, do Plano Básico Ambiental PBA (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) , onde se lê:</p> <p>“As reuniões preparatórias para a negociação de indenização e/ou realocação serão antecedidas por uma etapa de sensibilização da população atingida, para que haja participação massiva desse público-alvo. Será realizada pelo menos uma reunião preparatória com o público-alvo de cada localidade, podendo haver outras, caso seja necessário.”</p>
<p>2.13. Obter e encaminhar ao IBAMA a manifestação do órgão gestor de recursos hídricos competente, referente à outorga ou dispensa desta para execução de intervenções diferenciadas em drenagens naturais, lançamento de efluentes tratados em corpo hídrico (nos padrões comprovados e estabelecidos na legislação pertinente e apenas em casos que não haja alternativas, comprovadamente) e captação de água, sem prejuízo de demais usos/intervenções que eventualmente exijam manifestação do órgão competente, segundo Plano Nacional de Recursos Hídricos.</p>	<p>Em atendimento. A obtenção de outorga para intervenção em recursos hídricos, ou sua dispensa, será obtida pela futura empresa contratada pelo DNIT para executar as obras, conforme prevê o art. 5º da Instrução Normativa nº 61, de 17 de setembro de 2021, do Diretor Geral do DNIT (https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2021/in-61-2021-dpp-publ.pdf).</p>
<p>2.14. Áreas de apoio, bota fora ou empréstimos fora da faixa de domínio da rodovia devem ser licenciadas no órgão competente cujas licenças/autorizações devem ser mantidas atualizadas junto ao Ibama.</p>	<p>Em atendimento. A obtenção das licenças ambientais para áreas de apoio e de uso de obras fora da faixa de domínio será obtida pelas futuras empresa contratada pelo DNIT para execução as obras, conforme prevê o art. 5º da Instrução Normativa nº 61 (https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2021/in-61-2021-dpp-publ.pdf), de 17 de setembro de 2021, do Diretor Geral do DNIT.</p>
<p>2.15. O atendimento às solicitações constantes nas manifestações dos órgãos intervenientes deverá ser apresentado junto aos respectivos órgãos, devendo ser encaminhado ao Ibama a cópia dos protocolos referentes ao envio das documentações cabíveis.</p>	<p>Em atendimento.</p> <p>Atendimento às condicionantes 2.16 a 2.20, relativas à Funai, e à condicionante 2.21, atinente ao ICMBio.</p>
<p>2.16. Programas Básicos Ambientais do Componente Indígena para as Terras Indígenas Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João são os</p>	<p>Em atendimento.</p> <p>Plano de Trabalho para elaboração do Plano Básico Ambiental do Componente Indígena - PBA-CI</p>





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

seguintes:2.16.1 Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional2.16.2 Programa de Apoio as Atividades Produtivas2.16.3 Programa de Controle e Vigilância Territorial	(SEI 17462325) foi encaminhado à FUNAI, por intermédio do anexado Ofício nº 63415/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 17462722), em 08/04/2024, e encontra-se em análise na FUNAI.
2.17. O Programa de Controle e Vigilância Territorial deverá contar com a previsão de capacitação de agentes ambientais indígenas Apurinã. Para as ações deve-se atentar para as autorizações legais necessárias junto ao Ministério da Justiça / Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental – CGLIC	Em atendimento. Plano de Trabalho para elaboração do Plano Básico Ambiental do Componente Indígena - PBA-CI foi encaminhado à FUNAI, por intermédio do anexado Ofício nº 63415/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 17462722), em 08/04/2024, e encontra-se em análise na FUNAI.
2.18. Programa de Controle de Vigilância Territorial que deve contar com as ações de melhoramento de comunicação entre as aldeias	Em atendimento. O Plano de Trabalho para elaboração do Plano Básico Ambiental do Componente Indígena - PBA-CI foi encaminhado à FUNAI, por intermédio do anexado Ofício nº 63415/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 17462722), em 08/04/2024, e encontra-se em análise na FUNAI.
2.19. Programas Básicos Ambientais do Componente Indígena das Terras Indígenas Nove de Janeiro e Ipixuna deverão ser os seguintes: 2.19.1 Programa de Vigilância Territorial 2.19.2 Programa de Geração de Renda e Atividades Produtivas 2.19.3 Programa de Fortalecimento Institucional da OPIPAM 2.19.4 Programa de Educação Ambiental Parintintim.	Em atendimento. O Plano de Trabalho para elaboração do Plano Básico Ambiental do Componente Indígena - PBA-CI foi encaminhado à FUNAI, por intermédio do anexado Ofício nº 63415/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 17462722), em 08/04/2024, e encontra-se em análise na FUNAI.
2.20. Atender ao Ofício nº 473/2022/DPDS/FUNAI (12611225) com as seguintes exigências: a) Adquirir a área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku, que tradicionalmente já habitam a região do Lago Capanã. De forma complementar, sugere-se realizar articulação junto ao ICMBio para avaliar a possibilidade de transformar a área a ser adquirida em unidade de conservação de uso sustentável, que autorize o usufruto sustentável e exclusivo pelos povos Mura e Munduruku.	Em atendimento. No que tange às alíneas “a” e “b” dessa condicionante, O DNIT solicitou ao Ministério dos Transportes, por intermédio do anexado Ofício nº 75072/2024/DG-COTEC/DG/DNIT SEDE (SEI DNIT 17618003), em 29/04/2024, providências junto às Pastas Ministeriais envolvidas, para manifestação; e





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

<p>b) Para emissão da Licença de Instalação deve ser apresentado o andamento do processo de criação da UC, de modo a garantir aos Mura que de fato irá acontecer a demarcação da UC de modo a se formar o bolsão de proteção as Terras Indígenas Lago Capanã Grande e Ariramba, bem como garantir a continuidade de uso das áreas tradicionais do povo Mura.</p>	<p>o DNIT solicitou ao ICMBIO a indicação de todas as áreas disponíveis, áreas devolutas e áreas potenciais à criação de Unidades de Conservação nas adjacências da Resex Lago do Capanã Grande, por intermédio do anexo Ofício nº 104434/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 17984250).</p>
<p>c) O detalhamento dos programas que irão compor o PBA-CI deverá ser realizado junto com as comunidades, de forma participativa, após a emissão da Licença Prévia.</p> <p>d) Apresentar o detalhamento do PBA-CI para a Terra Indígena Lago do Capanã dos seguintes programas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programa de Vigilância e Controle Territorial - Programa de Educação Ambiental - Programa de Geração de Renda e Atividades Produtivas - Programa de Fortalecimento Institucional das associações indígenas. 	<p>No que tange às alíneas “c” e “d”, o Plano Básico Ambiental do Componente Indígena - PBA-CI foi encaminhado à FUNAI, por intermédio do anexo Ofício nº 63415/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 17462722), em 08/04/2024, e encontra-se em análise na FUNAI.</p>
<p>2.21. Atender a AUTORIZAÇÃO PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL (ALA Nº 01/2021 - GABIN SEI 9193581):</p>	
<p>2.21.1 Incluir no Programa de Proteção à Flora, até a emissão da Licença de Instalação, subprograma de prevenção e mitigação da introdução, em decorrência do empreendimento, de espécies exóticas ou invasoras nas unidades de conservação federais, indicando, no mínimo: se já foi observado esse impacto na ADA; locais georreferenciados e espécies invasoras já observadas e ou considerados mais passíveis de ocorrência; principais vetores constatados ou esperados.</p> <p>Prazo de início de execução: até 60 dias após a emissão da Licença de Instalação.</p> <p>Duração: no mínimo dois anos após a entrada em operação do empreendimento;</p>	<p>Em atendimento. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém o citado subprograma na seção “3.19.5 Subprograma de Prevenção e Mitigação da Introdução, em Decorrência do Empreendimento, de Espécies Exóticas ou Invasoras nas Unidades de Conservação Federais”.</p>
<p>2.21.2 Não implantar canteiros de obras ou quaisquer outras estruturas relativas às obras de pavimentação onde a rodovia faz limite com unidades de conservação, dentro ou fora dos limites da ADA; e</p>	<p>Em atendimento. No âmbito do DNIT, a Instrução Normativa nº 53, de 03 de setembro de 2021, do Diretor Geral do DNIT (https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-</p>





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

	normativa/2021/in-53-2021-dpp-publ.pdf), norma essa que, dentre outros, prevê a definição das soluções, em fase de Projeto Básico, para atendimento às condicionantes das licenças ambientais que tenham vinculação com a obra.
2.21.3 É vedada a abertura de cascalheiras, a implantação de jazidas e de áreas de empréstimo, no interior das unidades de conservação federais, conforme disposição dos seus Planos de Manejo.	Em atendimento. No âmbito do DNIT, a Instrução Normativa nº 53, de 03 de setembro de 2021, do Diretor Geral do DNIT (https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2021/in-53-2021-dpp-publ.pdf), norma essa que, dentre outros, prevê a definição das soluções, em fase de Projeto Básico, para atendimento às condicionantes das licenças ambientais que tenham vinculação com a obra.
2.21.4 Apresentar, até a emissão da Licença de Instalação e implementar em até 120 dias depois, um Plano de Ação específico para atividades de prevenção e combate a incêndios florestais na Área de Influência Direta sobreposta às unidades de conservação federais.	Em atendimento. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém o citado subprograma na seção "3.19.3 Subprograma de Combate a Incêndios Florestais".
2.22. Elaborar o projeto executivo considerando as seguintes diretrizes:	--
2.22.1 O empreendedor deve incluir novas passagens de fauna em trechos longos que ficaram sem nenhuma passagem (por exemplo, entre a passagem inferior 30 e a ponte adaptada 60, com aproximadamente 20km de extensão);	Em atendimento. No projeto de engenharia estão previstos a instalação de 52 passagens de fauna subterrâneas e 49 passagens de fauna aéreas
2.22.2 Todas as pontes e pontilhões devem ser adequadas para permitir a travessia de animais, mesmo no período chuvoso;	Em atendimento. No projeto de engenharia estão previstos a instalação de 71 passagens de fauna sob pontes.
2.22.3 O projeto com detalhamento e distribuição das passagens de fauna deve ser apresentado junto do programa ambiental, quando da apresentação do PBA;	Em atendimento. O Projeto de Engenharia Completo está na fase de complementação e será encaminhado oportunamente.
2.22.4 Além do monitoramento dos grandes grupos de fauna terrestre e aquática, incluir subprogramas com espécies bioindicadores, espécies raras e endêmicas.	Atendido. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém o subprograma na seção "3.20.1 Subprograma de Monitoramento da Fauna Aquática e Terrestre, e Conservação da Fauna Ameaçada, Bioindicadora, Rara e Endêmica".





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

<p>2.22.5 O programa deve prever, pelo menos, uma equipe de resgate em cada frente de serviço, dotada de estrutura adequada para a realização de eventuais tratamentos veterinários simples e guarda temporária dos animais; centros veterinários estruturados devem estar distribuídos ao longo dos trechos em obras, de forma a viabilizar eventuais tratamentos mais complexos, levando-se em consideração a distância e tempo necessários para o deslocamento na região.</p>	<p>Atendido. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém o subprograma na seção “3.20.2 Subprograma de Afugentamento e Salvamento da Fauna”, o qual dá atendimento a essa condicionante.</p>
<p>2.23. Apresentar Programa de Apoio e Revisão dos Planos Diretores, com consulta a todos os municípios interceptados, quanto ao interesse para elaboração, revisão ou atualização do Plano Diretor.</p>	<p>Atendido. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém o subprograma na seção “3.22 Programa de Apoio e Revisão dos Planos Diretores”.</p>
<p>2.24. Apresentar Programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimento para região, estimular a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia.</p>	<p>Atendido. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém no Apêndice IV o Diagnóstico Socioambiental Participativo, e na Seção “3.10 Programa de Educação Ambiental” do PBA.</p>
<p>2.25. Apresentar proposta de atuação colaborativa para apoio à segurança pública na rodovia, visando fornecer as informações necessárias para a atuação da Polícia Rodoviária Federal, dos municípios afetados diretamente pela rodovia e do Estado do Amazonas.</p>	<p>Atendido. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém no item 3.8. o Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio (PROFAIXA). O DNIT celebrou o Termo de Execução Descentralizada de Crédito - TED nº 229/2022 (SEI 12488300), com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, em 21/09/2022, para a elaboração de projeto de implantação e construção de uma nova Unidade Operacional de Humaitá da Polícia Rodoviária Federal, sediada no município de Humaitá-AM, para uso da Superintendência de Polícia Rodoviária Federal no Estado do Amazonas, em área localizada na Faixa de Domínio administrada pelo DNIT.</p>
<p>2.26. Apresentar Programa de treinamento e recrutamento visando o maior aproveitamento da mão-de-obra local, bem como o estímulo ao consumo de insumos fornecidos localmente.</p>	<p>Atendido. O Plano Básico Ambiental (SEI DNIT 18026447 - SEI IBAMA 19516490) encaminhado ao IBAMA contém no item</p>





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

	3.10.2 Componente II - Programa de Educação Ambiental para os Trabalhadores (PEAT)” do PBA.
2.27. Apresentar Programa de Compensação Ambiental revisado, de forma a adequar a metodologia utilizada para cálculo do GI e Cálculo da Compensação à Norma de Execução Nº 1 – IBAMA, de 08/12/2017, publicada em 11/12/2017.	Atendido. O Programa de Compensação Ambiental revisado versão Janeiro/2024 (SEI DNIT 16789062) está em anexo.
2.28. Conforme evoluírem as tratativas para fortalecimento da governança territorial na região de influência da BR-319, fica aprovada a instalação de 03 (três) postos de monitoramento/segurança, a serem instalados antes ou concomitantemente à implantação do empreendimento, localizados no entroncamento com a BR 230, entroncamento de Manicoré e Careiro Castanho, de forma a se implementar/ampliar a fiscalização da área.	Em atendimento. Contratação dos projetos básico e executivo de engenharia; execução de todas as etapas e ações necessárias, bem como cumprimento das obrigações e condicionantes, requeridas no processo de licenciamento ambiental e execução das obras de implantação dos portais terrestres de fiscalização integrada nº 03 e nº 06, localizados, respectivamente, no entroncamento das rodovias br-319/230 com Humaitá/AM e entroncamento da Rodovia BR-319 com Manaquiri/AM no âmbito do Edital 000124/2023-01/DNIT.
2.29. Apresentar relatório de execução das ações dos programas ambientais previstas para a fase de pré-implantação do empreendimento.	Em atendimento. Após a emissão da LI serão executadas ações dos programas ambientais previstas para a fase de pré-implantação do empreendimento, e consolidadas em relatório.
2.30. Apresentar, quando do Requerimento de Licença de Instalação, o Valor de Referência - VR (§3º, art. 31-A, Decreto nº 4.340/2002; §§ 1º e 2º do art. 3º e arts. 4º e 6º, Resolução Conama nº 371/2006; art. 7º, IN Ibama nº 8/2011), discriminando: a) o somatório dos investimentos necessários para implantação do empreendimento; b) os investimentos referentes aos planos, projetos e programas exigidos no procedimento de licenciamento ambiental para mitigação de impactos causados pelo empreendimento, bem como os encargos e custos incidentes sobre o financiamento do empreendimento, inclusive os relativos às garantias, e os custos com apólices e prêmios de seguros pessoais e reais (art. 31, § 3º, Decreto nº 4.340/2002; §2º e 3º, art. 3º, Resolução Conama nº 371/2006 art. 7º, IN Ibama nº 8/2011);	Em atendimento. Serão apresentados quando houver o requerimento da Licença de Instalação.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Além disso, não se pode olvidar o fato de que os estudos ambientais desenvolvidos pelo DNIT no âmbito do processo de licenciamento ambiental, entre eles o Estudo de Impacto Ambiental - EIA, Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - RIMA, Estudo do Componente Indígena - ECI, foram elaborados segundo as orientações e normativos do órgão licenciador IBAMA e do órgão interveniente ao licenciamento ambiental FUNAI, por intermédio de Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA e do ECI, e a repavimentação da BR-319/AM, no trecho do meio, sendo que foi considerado viável ambientalmente. Não à toa, o Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319 v. Março/20244 (SEI DNIT 18515651), concluiu (item 6. Conclusão):

“...
Importante ressaltar que, historicamente, a ausência de pavimentação não garantiu a preservação ambiental e o respeito às comunidades tradicionais na região. Pelo contrário, a pouca acessibilidade e, conseqüentemente, menor presença do Estado, reforçam a criminalidade e o desmatamento.
Em resposta a esse quadro, o modelo proposto prevê reforço no policiamento, com a implementação de portais de controle.
Um projeto que tenha o respeito ao meio ambiente e aos povos originários como premissa fortalecerá a fiscalização e coibirá ilícitos de maneira mais eficaz.”

Aliás, é exatamente pela consonância com o resultado do Relatório acima referenciado que o DNIT considera que a repavimentação da BR-319/AM permitirá a implementação de governança ambiental adequada, e não somente mínima, à ação integrada dos governos federal e estadual, a qual compreende o conjunto de processos, políticas, leis, regulamentos e instituições que orientam, regulam e controlam as atividades de uma organização, governo ou qualquer outra entidade, envolvendo a tomada de decisões e a implementação dessas decisões de maneira que a entidade atinja seus objetivos de maneira eficiente, transparente e responsável.

Também importa registrar, conforme informação do Observatório BR-319, rede de organizações da sociedade civil que atuam na área de influência da rodovia BR-319, em seu último informativo de junho de 2024, que foi relatada a redução do desmatamento em 8 dos 13 municípios da área de influência da BR-319/AM, conflitando com a informação ora dita na decisão e informada pela inicial dos autores, conforme ilustrado pela figura a seguir.





Figura 02 - Informativo do Observatório da BR-319/AM sobre a redução do desmatamento.
 Fonte: <https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2024/07/Informativo-OBR-319-n56-Junho2024-v2.pdf>

Cumprido destacar, por oportuno, que o DNIT também desenvolveu diversos estudos ambientais considerando a caracterização climática, incorporada nos seguintes capítulos do Estudo de Impacto Ambiental: Capítulo 6 - Diagnóstico do Meio Físico, Capítulo 7 - Análise dos Impactos Ambientais e Capítulo 11 - Prognóstico Ambiental. Esses capítulos abordam os impactos decorrentes da implantação e operação da rodovia na temática climática e na qualidade do ar, bem como o prognóstico ambiental correspondente, de modo que também não há como se falar que o licenciamento promovido pela LP desconsiderou tal vetor, ainda que o **impacto climático argumentado na petição inicial não se relaciona com a solução tecnológica aplicada no empreendimento em questão e sim do possível aumento do desmatamento ilegal que seria gerado pela suposta insuficiência da governança ambiental nas áreas próximas à rodovia**. Ainda assim e em consonância com o que foi apresentado anteriormente, a **repavimentação** contribuirá para a fiscalização e controle do desmatamento ilegal. Em especial: a implementação de Portais Terrestres de Fiscalização Integrada, no início e no final do trecho intermediário, permitirá o maior controle da madeira transportada e retirada da floresta. Além disso, a instalação de bases de fiscalização da Polícia Federal, Polícia Civil, Secretaria da Fazenda Estadual, inspeção sanitária, IBAMA e ICMBio





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

deverá promover a possibilidade de ação integrada de governança fiscal e ambiental no entorno das rodovias, contribuindo assim para o fortalecimento das ações institucionais e para a diminuição do desmatamento e dos impactos climáticos.

Igualmente, também não merece prosperar a alegação da parte ou o fundamento adotado pelo juízo *a quo* de que a LP foi emitida sem a obrigatória consulta prévia aos povos indígenas e comunidades tradicionais que serão impactadas pela obra da BR-319, pois o DNIT, em atendimento à Instrução Normativa IBAMA nº 184/2008, enviou para o público em geral os links de acesso às vias digitais da **Revisão do EIA/RIMA** (quais sejam: https://bit.ly/EIA_BR319AM_repositorioIBAMA e https://bit.ly/EIA_BR319AM_repositorioDNIT), visando ampla divulgação do conteúdo do estudo ambiental, aos seguintes destinatários:

Prefeitura e Câmara Municipal de Borba/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Humaitá/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Manicoré/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Manaus/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Tapauá/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Beruri/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Canutama/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Porto Velho/RO; Prefeitura e Câmara Municipal de Careiro da Várzea/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Iranduba/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Manaquiri/AM; Prefeitura e Câmara Municipal de Careiro Castanho/AM; Superintendência do IBAMA no Amazonas; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde - SVS/MS; Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas - SEMA/AM; Secretaria de Estado de Desenvolvimento Ambiental do Estado de Rondônia - SEDAM/RO; e Ministério Público Federal no Estado do Amazonas.

Igualmente, o IBAMA tornou pública a realização de Audiências Públicas, tendo o DNIT como empreendedor, determinando datas e locais das audiências pública por intermédio da publicação do Edital nº 17/2021, no Diário oficial da União - Seção 3 (SEI 9108001), página 119 e 120, de 02 de setembro de 2021, o que pode ser confirmado (via *links* abaixo) as gravações de áudio e de vídeo das Audiências Públicas, realizadas em 27, 28 e 29 de setembro e 01 de outubro de 2021, foram encaminhados pelo DNIT ao IBAMA, por intermédio





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

do Ofício nº 158734/2021/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI DNIT 9657764, em 08 de novembro de 2021:

- Audiência em 27/09/2021 - Manaus (presencial), Borba (virtual) e Brasília (virtual): <https://bityli.com/hCEFqn>;
- Audiência em 28/09/2021 - Careiro (presencial) e Beruri (virtual): <https://bityli.com/rVmd85>;
- Audiência em 29/09/2021 - Manicoré (presencial) e Tapauá (virtual): <https://bityli.com/MEmZeQ>;
- Audiência em 01/10/2021 - Humaitá (presencial) e Canutama (virtual): <https://bityli.com/fuyX6d>.

Vale dizer, ainda, em especial, para a comunidade indígena, que a FUNAI considerou que o Componente Indígena dos Estudos de Impacto Ambiental (CI-EIA) do licenciamento ambiental da pavimentação e reconstrução da rodovia BR-319/AM (trecho km 250,0 ao km 655,0), apto para apresentação aos indígenas das comunidades envolvidas, por intermédio do Ofício nº 1/2022/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI (SEI FUNAI 3748200 - SEI DNIT 10233567), de 03 de janeiro de 2022, sendo que foram realizadas apresentações do Estudo do Componente Indígena às comunidades Indígenas das Etnias Parintintin, Mura, e Apurinã, para aprovação do ECI pelas comunidades indígenas, com a participação da FUNAI, DNIT, e antropólogos do Consórcio Etnias 319, contratada do DNIT, realizou nos dias 18 de fevereiro de 2022, 27 de julho de 2024, 24 de fevereiro de 2022, e 25 a 26 de abril de 2022, conforme demonstrado no Quadro 1:

Quadro 1 - Apresentação do Estudo do Componente Indígena atinente ao Licenciamento da BR-319/AM (trecho do meio)

Comunidade Indígena	Data	Ata/Lista de Presenças	Local da Reunião
Mura (Terra Indígena Lago Capanã Grande)	18/02/2022	Lista de presença e Ata de reunião (SEI DNIT 11734667)	Aldeia Palmeira
Mura	27/04/2022	Ata de reunião e Lista de presença (SEI DNIT 11734806)	Aldeia Baetas
Apurinã	24/02/2022	Ata de reunião e Lista de presença (SEI DNIT 11734713)	Aldeia Taquarizinho
Parintintin da Terra Indígena Nove de Janeiro	25 e 26/04/2022	Ata de reunião e Lista de presença (SEI DNIT 11734779)	Aldeia Traira





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Com a aprovação do ECI pelas comunidades indígenas Parintintin, Mura e Apurinã, a FUNAI emitiu anuência para a Licença Prévia, por intermédio do Ofício nº 473/2022/DPDS/FUNAI (SEI FUNAI 4117263 - SEI DNIT 12069942), encaminhado ao IBAMA em 12 de maio de 2022. O DNIT encaminhou a versão consolidada do Estudo do Componente Indígena - Final, composto dos Volume 1 (SEI DNIT 12502649), Volume 2 (SEI DNIT 12502650), e Volume 3 (SEI DNIT 12502652), versão Setembro/2022, para a FUNAI, por intermédio do Ofício nº 14992/2023/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI/DNIT 13580309).

Em resumo, o DNIT, em concomitância com o processo de licenciamento ambiental em questão, realizou consulta aos povos indígenas e às comunidades tradicionais durante a realização dos serviços de campo para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, na elaboração do Estudo do Componente Indígena - ECI, nas audiências públicas realizadas em 27, 28 e 29 de setembro e 01 de outubro de 2021, e na apresentação do Estudo do Componente Indígena - ECI às comunidades indígenas. Ressalta-se que os preceitos da Convenção 169 da OIT referentes a consulta prévia, livre, informada e de boa-fé têm sido aplicados desde o início do processo de licenciamento em todos os momentos, ou seja, que este Departamento esteve nas comunidades indígenas, desde a aprovação da equipe de antropólogos e do plano de trabalho pelos indígenas até a elaboração do Estudo do Componente Indígena. A Licença Prévia (LP) nº 672/2022 (SEI DNIT 12170028) foi emitida pelo IBAMA, não cabendo, por este motivo, a suspensão ou anulação das medidas administrativas e executivas em andamento no âmbito do empreendimento em questão.

Atualmente o empreendimento BR 319/AM – Trecho Porto Velho/RO – Manaus/AM, no chamado Trecho do Meio, para o qual foi expedida Licença Prévia (LP) nº nº 672/2022 (SEI DNIT 12170028), emitida pelo IBAMA ao DNIT, está em fase avançada de desenvolvimento do projeto básico de repavimentação, bem como estão em andamento os últimos estudos para requerimento e obtenção da Licença de Instalação.

Para que haja início efetivo de obra, o DNIT deverá ainda:

- **Finalizar o desenvolvimento e aprovar os projetos de engenharia, atualmente em fase de projeto básico;**





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

- **Concluir a elaboração do Plano Básico Ambiental PBA-ECI, que necessita da aprovação do Plano de Trabalho por parte da FUNAI para o seu desenvolvimento;**
- **Concluir o Inventário Florestal e protocolá-lo no SINAFLORES visando a obtenção da ASV para as obras;**
- **Requerer e obter então a Licença Ambiental de Instalação;**
- **Licitatar e contratar os serviços de gestão ambiental para executar as medidas de mitigação e compensação de impactos ambientais.**

Em outras palavras, a **SUSPENSÃO imediata dos efeitos da Licença Prévia (LP) nº 672/2022 (SEI DNIT 12170028), implicará na necessidade de o DNIT despender mais recursos para atualizar ou até refazer estudos e projetos desse empreendimento.** Isso implica inclusive no risco de estudos e projetos inteiros se tornarem inaproveitáveis em decorrência de desatualização.

IV. DOS PRESSUPOSTOS PARA O CABIMENTO DA SUSPENSÃO: DA GRAVE LESÃO À ORDEM E ECONOMIA PÚBLICAS

O pedido de suspensão, como já se observou, cabe “*em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas*”. A grave lesão à ordem pública, como se sabe, tem uma feição já reconhecida de maneira tranquila pelos tribunais, consistente na **violação à ordem administrativa propriamente dita.**

Nesse sentido, por exemplo, o STF afirmou que há grave lesão à ordem pública quando se arrostar proibição legal:

[...] “EMENTA: CONSTITUCIONAL. PROCESSUAL CIVIL. MANDADO DE SEGURANÇA: SUSPENSÃO. MÉRITO DA SEGURANÇA: DELIBAÇÃO. COMPETÊNCIA DO PRESIDENTE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. (...) **III. - Ordem pública: ordem pública administrativa: princípio da legalidade: execução provisória que arrosta proibição legal: hipóteses excepcionadas nos arts. 5º, par. único, e 7º da Lei nº 4.348/64. CPC, art. 588, II. A execução imediata, pois, da decisão que concedeu a segurança, arrostando proibição legal, seria atentatória à ordem pública, presente a doutrina do Ministro Néri da Silveira, a respeito do conceito de ordem pública, SS 846 (AgRg)-DF, Pertence. IV. - Grave lesão à economia pública. Lei nº 4.348/64, art. 4º; Lei nº 8.038/90, art. 25; RI/STF, art. 297. V. - Agravo não provido**”. (SS-AgR 1272 - AG.REG.NA SUSPENSÃO DE SEGURANÇA, CARLOS VELLOSO, Plenário, 10.02.99, STF.) (grifou-se)





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Fica patente, portanto, que tal decisão reclama suspensão cautelar, **sob pena de gravíssima lesão à ordem pública**, no seu viés propriamente jurídico, porque compromete a aplicação e formulação de políticas públicas. Nesse sentido, como ainda será necessário tempo para o julgamento final de eventuais recursos aviados pelos entes públicos em face da referida decisão, faz-se necessário ao menos a sua suspensão, para que deixem de produzir os efeitos que vêm produzindo no mundo jurídico e no mundo fático, pois os recursos públicos são limitados.

IV.1. GRAVE LESÃO À ORDEM PÚBLICA (ORDEM ADMINISTRATIVA):

Conforme já demonstrado no juízo de deliberação, o primeiro aspecto a evidenciar é que a decisão que se procura sustar os efeitos na verdade acaba por se substituir em relação ao mérito administrativo, fazendo-o, ainda, a partir de um recorte temporal que não se atualiza de todas as medidas adotadas ao longo desses anos.

Com efeito, a proscrição judicial de suspensão dos efeitos de LP destinada à realização de obra pública lastreada na expectativa dos efeitos que podem advir das intervenções na BR-319/AM gera Grave Lesão à Ordem Pública e Administrativa na medida em que acarreta atrasos na execução do empreendimento, coloca em xeque as políticas públicas executadas pelos órgãos do poder público federal, inclusive de sua capacidade técnica, bem como obsta o Poder Executivo de exercer sua finalidade precípua.

Tal situação é mais grave ainda no presente caso em que, pelo teor da decisão, se constata ter havido efetiva antecipação e pré-julgamento do mérito da demanda quanto à existência de impropriedades do procedimento ambiental conduzido pelo IBAMA – **na verdade o juízo a quo já se antecipou e pronunciou pela ilegalidade na emissão da LP concedida ao DNIT**. Esse fato não só prejudica o próprio julgamento da demanda, pois surrupia toda e qualquer futura explicação relacionada à causa que possa ser feita pelas partes demandadas no curso do processo, como tornará o processo judicial mais moroso e haverá prolongação dos efeitos negativos da decisão judicial enquanto o processo não chega ao termo final. Em outras palavras, a concessão de tutela antecipada menoscabou a supremacia do interesse público e a continuidade dos serviços públicos e, ainda por cima, provocou prejuízos.

O dano consequente da suspensão dos efeitos da LP é a paralisação de todo o licenciamento ambiental do empreendimento, prejudicando as demais fases relativas aos componentes ambientais e de engenharia. Nesse sentido, importa registrar que em diversos





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

momentos há evidente manifestação do MPF e nestes autos e em outros cujo assunto seja a BR-319, bem como das provas juntadas aos seus requerimentos, que a população da região demonstrou nítido interesse na realização das obras da BR-319, com várias manifestações de apreço e desejo de continuidade das referidas obras, dada a sua importância para a região. Assim, está vivo, portanto, o manifesto interesse público e grave lesão à ordem pública.

A propósito, tal aspecto ganha maior importância em virtude de dois fatores: o primeiro é a própria insurgência da população local caso o empreendimento seja, mais uma vez e por inconveniente intromissão do Poder Judiciário nas questões técnicas afetas e próprias ao Poder Executivo, o que pode ocasionar manifestações, intervenções inapropriadas na via e até mesmo conflito entre populações locais (civilizadas e indígenas).

O segundo fator é o próprio período de chuvas amazônicas, que tende a esmaecer a somente após o mês de Março, conforme o próprio Instituto Brasileiro de Meteorologia – INMET:

“O período de chuvas ou forte atividade convectiva na região Amazônica é compreendido entre Novembro e Março, sendo que o período de seca (sem grande atividade convectiva) é entre os meses de Maio e Setembro. Os meses de Abril e Outubro são meses de transição entre um regime e outro.”

Ou seja, as próprias características da região impossibilitam a realização de intervenções e reparos na via, de modo que todo e qualquer atraso no período não chuvoso acaba prejudicando os problemas existentes na via, tornando-a ainda mais precária e onerando mais ainda os custos.

Nessa perspectiva, a decisão judicial acaba por interferir de forma excessiva no mérito administrativo, no aspecto que não permite validamente a sindicabilidade judicial. Não se está a afirmar que o Poder Judiciário não possa conferir a legalidade do mérito do ato administrativo, mas sim que houve indevida ingerência no regular exercício da capacidade institucional dos demais poderes, sem suporte no ordenamento jurídico. A propósito, **no regime democrático participativo, não há dúvida de que opções de natureza ou de prioridade alocativa podem e devem ser objeto de constante escrutínio público-social, desde que no locus legitimamente competente, qual seja, o político representativo** – sobretudo quando ausente





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

qualquer ilegalidade. Sobre a evolução do controle judicial sobre o mérito administrativo, assim se posiciona a doutrina:

“A grande diferença que se verifica com relação à evolução do mérito, sob o aspecto de seu controle judicial, é a seguinte: anteriormente, o Judiciário recuava diante dos aspectos discricionários do ato, sem preocupar-se em verificar se haviam sido observados os limites da discricionariedade; a simples existência do aspecto de mérito impedia a própria interpretação judicial da lei perante a situação concreta, levando o juiz a acolher como correta a opção administrativa; atualmente, entende-se que o Judiciário não pode alegar, a priori, que se trata de matéria de mérito e, portanto, aspecto discricionário vedado ao exame judicial. O juiz tem, primeiro, que interpretar a norma diante do caso concreto a ele submetido. Só após essa interpretação é que poderá concluir se a norma outorgou ou não diferentes opções à Administração Pública. Se, após a interpretação, concluir que existem diferentes opções igualmente válidas perante o Direito e aceitáveis diante do interesse público a atender, o juiz não poderá corrigir o ato administrativo que tenha adotado uma delas, substituindo-a pela sua própria opção. Aí sim haverá ofensa ao princípio da separação de poderes. Trata-se de aplicar o velho ensinamento segundo o qual a discricionariedade começa quando termina o trabalho de interpretação. Por isso, quando se diz que o Judiciário pode controlar o mérito do ato administrativo, essa afirmação tem que ser aceita em seus devidos termos: o que o Judiciário pode fazer é verificar se, ao decidir discricionariamente, a autoridade administrativa não ultrapassou os limites da discricionariedade. Por outras palavras, o juiz controla para verificar se realmente se tratava de mérito. As decisões judiciais que invalidam atos discricionários por vício de desvio de poder, por irrazoabilidade ou desproporcionalidade da decisão administrativa, por inexistência de motivos ou de motivação, por infringência a princípios como os da moralidade, segurança jurídica, boa-fé, não estão controlando o mérito, mas a legalidade do ato. Poder-se-ia afirmar que estão controlando o mérito, no sentido antigo da expressão, mas não no sentido atual. Somente se pode falar em mérito, no sentido próprio da expressão, quando se trate de hipóteses em que a lei deixa à Administração Pública a possibilidade de escolher entre duas ou mais opções igualmente válidas perante o Direito; nesse caso, a escolha feita validamente pela Administração tem que ser respeitada pelo Judiciário. Não se pode confundir controle do mérito com controle dos limites legais da discricionariedade [...]

Com relação aos atos discricionários, o controle judicial é possível mas terá que respeitar a discricionariedade administrativa nos limites em que ela é assegurada à Administração Pública pela lei. Isto ocorre precisamente pelo fato de ser a discricionariedade um poder delimitado previamente pelo legislador; este, ao definir determinado ato, intencionalmente deixa um espaço para livre decisão da Administração Pública, legitimando previamente a sua opção; qualquer delas será legal. Daí por que não pode o Poder Judiciário invadir esse espaço reservado, pela lei, ao administrador, pois, caso contrário, estaria substituindo, por seus próprios critérios de escolha, a opção legítima feita pela autoridade competente com base em razões de oportunidade e conveniência que ela, melhor do que ninguém, pode decidir diante de cada caso concreto. A rigor, pode-se dizer que, com relação ao ato discricionário, o Judiciário pode apreciar os aspectos da legalidade e verificar se a Administração não ultrapassou os limites da discricionariedade; neste caso, pode o Judiciário invalidar o ato, porque a autoridade ultrapassou o espaço livre deixado pela lei e invadiu o campo da legalidade.⁴

⁴ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 32. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 491-492.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Não é novidade de que não é dado ao Poder Judiciário adentrar ao mérito do ato administrativo, fazendo as vezes do administrador público, sob pena de violação ao princípio constitucional da separação funcional dos poderes. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é pacífica em reconhecer a impossibilidade de o Poder Judiciário se imiscuir no mérito do ato administrativo, restando à atividade jurisdicional tão somente a averiguação da legalidade da conduta administrativa, sob o ponto de vista do devido processo legal, *verbis*:

“ADMINISTRATIVO. SERVIDOR PÚBLICO MILITAR. EXCLUSÃO DAS FILEIRAS DA CORPORACÃO. IMPOSSIBILIDADE DE ANÁLISE PELO JUDICIÁRIO DO MÉRITO ADMINISTRATIVO. INDEPENDÊNCIA ENTRE AS ESFERAS ADMINISTRATIVA E PENAL. 1. No que diz respeito à alegação de ausência de provas contundentes sobre a Autoria e a materialidade do ilícito, **descabe ao Judiciário imiscuir-se no mérito do ato administrativo, circunscrevendo-se seu exame apenas aos aspectos da legalidade do ato**. Nesse sentido, destaco que o agravante, em suas razões recursais, não apontou nenhum vício no processo administrativo que tenha resultado em sua exclusão das fileiras da corporação, insurgindo-se apenas quanto às questões de mérito do ato impugnado. (...) (AgRg no RMS 38.072/PE, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, 2ª TURMA, DJe 31/05/2013) (grifou-se)

Não se está a afirmar, igualmente, que não se possa fazer o controle por intermédio do Poder Judiciário da exigibilidade de direitos fundamentais em face do Estado⁵, mas sim que a forma como proferida a decisão judicial acaba por invadir e comprometer toda a política pública relacionada ao projeto de infraestrutura aqui analisado, eis que simplesmente passa a analisar, a partir de um recorte temporal subjetivamente aplicado, os próprios estudos e elementos colhidos no bojo de um processo administrativo de licenciamento, atuando na perspectiva de um verdadeiro órgão ambiental e, com isso, **interferindo açodadamente no mérito do ato normativo**.

Em sentido semelhante ao aqui defendido, o STF afirmou que o exame judicial do mérito do ato administrativo possui caráter excepcional e se circunscreve somente ao controle

⁵ Nesse sentido é a lição de Christian Courts e Victor Abramovich: “*Por ello, el Poder Judicial no tiene la tarea de diseñar políticas públicas, sino la de confrontar el diseño de políticas asumidas con los estándares jurídicos aplicables y ' en caso de hallar divergencias ' reenviar la cuestión a los poderes pertinentes para que ellos reaccionen ajustando su actividad en consecuencia. Cuando las normas constitucionales o legales fijen pautas para el diseño de políticas públicas y los poderes respectivos no hayan adoptado ninguna medida, corresponderá al Poder Judicial reprochar esa omisión y reenviarles la cuestión para que elaboren alguna medida. Esta dimensión de la actuación judicial puede ser conceptualizada como la participación en un entre los distintos poderes del Estado para la concreción del programa jurídico-político establecido por la constitución o por los pactos de derechos humanos.*” (ABRAMOVICH, Victor; COURTS, Christian, *Los derechos sociales como derechos exigibles*, Madrid : Trotta. 2004, p. 251) (grifou-se)





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

de atos administrativos abusivos e ilegais (Ag.Reg. no RE 750.998/MS, Rel. Min. Roberto Barroso), ou eivados de ilegalidade e abusividade (ARE 634.900-AgR, Relator Min. Dias Toffoli), sendo recente a tese fixada, à unanimidade, no julgamento da ADI 5468/DF, de que “salvo em situações graves e excepcionais, não cabe ao Poder Judiciário, sob pena de violação ao princípio da separação de poderes, interferir na função do Poder Legislativo de definir receitas e despesas da administração pública, emendando projetos de leis orçamentárias, quando atendidas as condições previstas no art. 166, § 3º e § 4º, da Constituição Federal”. Ausentes, na assentada de julgamento, os Ministros Gilmar Mendes e Dias Toffoli. Presidência do Ministro Ricardo Lewandowski (Plenário, 30.6.2016).

Em sentido semelhante, assim já se pronunciou o STJ para o fim de reconhecer a grave lesão à ordem pública, na vertente ordem administrativa:

“AGRAVO INTERNO NO DEFERIMENTO DO PEDIDO DE EXTENSÃO. IDENTIDADE DE OBJETOS. COMPETÊNCIA DO PRESIDENTE DO TRIBUNAL PARA EXAMINAR PLEITO EXTENSIVO. NÃO OBRIGATORIEDADE DE INTIMAR A PARTE REQUERIDA OU O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL NO REQUERIMENTO DE SUSPENSÃO. GRAVE LESÃO À ORDEM E À ECONOMIA PÚBLICAS. DECISÃO LIMINAR. AMPLIAÇÃO DO ROL DE BENEFICIÁRIOS NÃO PREVISTOS EM MEDIDA PROVISÓRIA. INGERÊNCIA INDEVIDA NA ADMINISTRAÇÃO. INTERESSE PÚBLICO MANIFESTO.

1. Compete ao Presidente do Tribunal o exame do pedido de extensão, conforme preceitua o § 8º do art. 4º da Lei n. 8.437/1992.

2. O rito do requerimento de suspensão não prevê a obrigatoriedade da oitiva da parte requerida ou mesmo do Ministério Público Federal.

3. A suspensão de liminar e de sentença é medida excepcional de contracautela cuja finalidade é evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas.

4. Comprovada a grave lesão à ordem e à economia públicas provocada por decisão liminar que interfere na gestão, na organização e no custeio de políticas públicas, invadindo a competência do Poder Executivo, é manifesto o interesse público em suspendê-la.

5. Pedido de extensão deferido, tendo em vista a identidade de objetos das liminares impugnadas.

Agravo interno improvido.

(AgInt no PExt na SLS n. 2.714/SE, relator Ministro Humberto Martins, Corte Especial, julgado em 10/8/2021, DJe de 13/8/2021.) (grifou-se)

Destaque-se, igualmente, que o Tribunal Regional Federal da 1ª Região já reconheceu a grave lesão à ordem pública justamente em precedente relacionado à **BR-319/AM, qual seja, a Suspensão de Segurança nº 1035291-44.2021.4.01.0000, in verbis:**

“[...]”





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Em juízo de cognição sumária, inerente ao atual momento processual, verifica-se, *concessa venia*, a existência de potencial risco de grave lesão à ordem pública, na perspectiva da ordem administrativa, diante da circunstância de, com a licença de ótica distinta, vislumbrar-se, no caso, a relevância da fundamentação apresentada pelos ora requerentes, no sentido, em síntese, de que, conforme apontado nas razões do pedido inicial, “(...) **Atualmente a BR-319/AM é a única via de ligação terrestre de Manaus com o restante do país, de modo que a região vivencia um nível de isolamento geográfico, trazendo dificuldades no recebimento de suprimentos à região, bem como no escoamento de produção – assim, manifesto o interesse público na execução das referidas obras, as quais iniciadas no período de regime militar e até hoje sem conclusão efetiva**” (ID 158398016, Págs. 10/11, fls. 12/13 dos autos digitais).

Assim, a teor do asseverado pelo ora requerente, nesse ponto, “*A proscricção judicial de impedimento de realização de obra pública gera Grave Lesão à Ordem Pública e Administrativa na medida em que desconsidera que não há nenhuma ilegalidade no procedimento adotado pelo DNIT e que as competentes explicações relacionadas à causa podem se dar no curso do processo, sem que haja efetivo prejuízo, de modo que a concessão de tutela recursal antecipada menoscabou a supremacia do interesse público e a continuidade dos serviços públicos*” (ID 158398016, Pág. 12, fl. 14 dos autos digitais). No caso, com a licença de ótica distinta, ao deferir, parcialmente, em sede de tutela de urgência, o pedido “(...) *para determinar a suspensão (...)*” (ID 158398021, Pág. 24, fl. 43 dos autos digitais) das audiências públicas vinculadas ao **licenciamento ambiental da BR319, “(...) enquanto durar a pandemia de covid-19 (...)**” (ID 133027040, Pág. 7, fl. 45 dos autos digitais), **sem que fosse identificado na espécie, com a segurança que o caso requer, vício formal ou ilegalidade no procedimento de concessão da referida rodovia**, o MM. Juízo de origem acabou, *permissa venia*, interferindo no mérito da competência administrativa de gestão da política pública de infraestrutura levada a efeito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, não se podendo ignorar, a propósito, o asseverado pelo ora requerente, no sentido, em síntese, de que “*Situação desse jaez, quando sacrificado serviço público de incalculável importância para a população, tem, conforme já definido pelo Egrégio Superior Tribunal de Justiça (STJ), o condão de criar Grave Lesão à Ordem Pública e Administrativa*” (ID 158398016, Pág. 12, fl. 14 dos autos digitais). Faz-se necessário mencionar, ainda, que a jurisprudência do egrégio Superior Tribunal de Justiça vem reconhecendo **a existência de ofensa à ordem pública, na perspectiva da ordem administrativa, na hipótese em que o Poder Judiciário interfere nos critérios de conveniência e oportunidade do ato administrativo, substituindo-se ao administrador público, bem assim na gestão, na organização e no custeio de políticas públicas.**

A propósito, merecem realce os precedentes jurisprudenciais do egrégio Superior Tribunal de Justiça cujas ementas vão a seguir transcritas e que, *concessa venia*, vislumbro como aplicável ao caso presente:

AGRAVO INTERNO NA SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA. SERVIÇO DE MANUTENÇÃO DE RODOVIAS. RETENÇÃO DE VALORES PELO ESTADO COM BASE EM ACÓRDÃO DO TCE. PRÁTICA DO JOGO DE PLANILHAS. ATO ADMINISTRATIVO. PRESUNÇÃO DE LEGALIDADE. GRAVE LESÃO À ORDEM PÚBLICA E ADMINISTRATIVA DEMONSTRADA.

1. *A presunção de legalidade opera em favor do ato administrativo, cuja invalidação sem a análise das questões jurídicas suscitadas implica interferência indevida do Poder Judiciário no exercício de funções administrativas pelas autoridades constituídas, em grave lesão à ordem pública e administrativa.*

2. *Aggravado desprovido. (AgInt na SLS 2.624/GO, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, CORTE ESPECIAL, julgado em 25/08/2020, DJe 27/08/2020)*

AGRAVO INTERNO NA SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA. GRAVE LESÃO À ORDEM E À ECONOMIA PÚBLICAS. DECISÃO LIMINAR. AMPLIAÇÃO DO ROL DE BENEFICIÁRIOS NÃO PREVISTOS EM MEDIDA PROVISÓRIA. CARÁTER





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

SATISFATIVO DA MEDIDA. INGERÊNCIA INDEVIDA NA ADMINISTRAÇÃO. INTERESSE PÚBLICO MANIFESTO. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO.

1. A suspensão de segurança é medida excepcional de contracautela cuja finalidade é evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas.

2. Comprovada a grave lesão à ordem e à economia públicas provocada por decisão liminar que interfere na gestão, na organização e no custeio de políticas públicas, invadindo a competência do Poder Executivo, é manifesto o interesse público em suspendê-la.

3. Agravo interno desprovido. (AgInt na SLS 2.714/SE, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, CORTE ESPECIAL, julgado em 05/08/2020, DJe 13/08/2020 - realcei)

SUSPENSÃO DE LIMINAR EM MANDADO DE SEGURANÇA - CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS - ALTERAÇÃO DEFINITIVA DO ITINERÁRIO PRIMITIVO CONTRATADO - LESÃO À ORDEM PÚBLICA CONFIGURADA - AGRAVO REGIMENTAL - MANUTENÇÃO.

1. Na excepcional via da suspensão não cabe análise do mérito da controvérsia, tampouco se presta à correção de erro de julgamento ou de procedimento. Cabível, apenas, a análise do potencial lesivo da decisão impugnada frente aos bens tutelados pela norma de regência.

2. Há lesão a ordem pública, aqui compreendida a ordem administrativa, quando a decisão atacada interfere no critério de conveniência e oportunidade do mérito do ato administrativo impugnado.

3. Estando evidente o risco de lesão a pelo menos um dos bens jurídicos tutelados pela norma de regência é de ser deferida a suspensão de liminar.

4. Agravo Regimental não provido.

(AgRg na SS 1.504/MG, Rel. Ministro EDSON VIDIGAL, CORTE ESPECIAL, julgado em 20/03/2006, DJ 10/04/2006, p. 96 - realcei)

Não se apresenta, assim, com a licença de posicionamento diverso, como juridicamente admissível ao Poder Judiciário que, como regra geral, ao exercer o controle jurisdicional dos atos administrativos e políticas públicas, possa interferir decisivamente na sua formulação e/ou execução, quando inexistentes seguros elementos de convicção aptos a configurar a ilegalidade ou inconstitucionalidade dos atos do Poder Executivo.

Por isso, não havendo suficientes e seguros elementos de convicção que demonstrem, com segurança, a ilegalidade ou a inconstitucionalidade do(s) ato(s) administrativo(s) impugnado(s), prevalece, nessa hipótese, a presunção de legitimidade que se opera em relação aos atos praticados pelo administrador, de modo a se respeitar, em última análise, o espaço de discricionariedade do gestor público no planejamento, elaboração e execução das ações no campo da infraestrutura.

[...] (SS 1035291-44.2021.4.01.0000, DESEMBARGADOR FEDERAL ITALO FIORAVANTI SABO MENDES, TRF1, PJE 27/09/2021 PAG.)

Embora em outro contexto histórico e normativo, também calha citar o seguinte precedente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região que também identificou a **grave lesão à ordem pública (e econômica) relativamente ao mesmo trecho da BR-319/AM**:

“PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL. SUSPENSÃO DE SEGURANÇA, DE LIMINAR E DE SENTENÇA. LEIS N.os 8.437/92 E 12.016/09. GRAVE LESÃO. ORDEM PÚBLICA. SAÚDE PÚBLICA. SEGURANÇA PÚBLICA. ECONOMIA PÚBLICA. JUÍZO MÍNIMO DE DELIBAÇÃO. PODER JUDICIÁRIO. INTERFERÊNCIA. CRITÉRIOS DE CONVENIÊNCIA E OPORTUNIDADE. ATO ADMINISTRATIVO. CONTROLE JURISDICIONAL. POLÍTICAS PÚBLICAS.

1. Conforme decidiu o egrégio Superior Tribunal de Justiça, "A legislação de regência do instituto da suspensão de segurança e de liminar e de sentença (Leis n.os 8.437/92 e





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

12.016/09) prevê, como requisito autorizador à concessão da medida de contracautela, que a decisão a quo importe em grave lesão à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas. Assim, o deferimento da medida afigura-se providência excepcional, cabendo ao Requerente a efetiva demonstração da alegada gravidade aos citados bens tutelados". E que, além disso, "(...) não se admite a utilização do pedido de suspensão exclusivamente no intuito de reformar a decisão atacada, pois não cabe o presente incidente para discutir o acerto ou desacerto da decisão impugnada, olvidando-se de demonstrar o grave dano que ela poderia causar à saúde, segurança, economia ou ordem públicas". Aplicação de precedentes jurisprudenciais do egrégio Superior Tribunal de Justiça.

2. Portanto, o deferimento da suspensão da execução de medida liminar, de tutela de urgência ou de sentença, em sede de procedimento de competência da Presidência desta Corte, constitui via estreita e excepcional, que se encontra preordenada à finalidade de evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas.

3. Descabe nessa via, por conseguinte, apreciar o mérito propriamente da questão discutida no processo originário, eis que a matéria de fundo será oportunamente examinada na via recursal própria. Nesse sentido, o mérito da medida de suspensão de eventual tutela de urgência, ou da segurança, não se confunde com a matéria de mérito discutida no processo de origem, porquanto, no presente feito, está a se discutir e a se analisar o potencial risco de abalo à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas em consequência do ato questionado (art. 12º, §1º da Lei 7.347/1985, art. 4º, caput, da Lei 8.437/1991, art. 15, caput, da Lei 12.016/2009 e art. 322, caput, do RITRF-1ª Região).

4. Ressalte-se, ainda, que o egrégio Supremo Tribunal Federal, por ocasião do julgamento do SS 5049 AgR-ED, decidiu no sentido de que "(...) a natureza excepcional da contracautela permite tão somente juízo mínimo de delibação sobre a matéria de fundo e análise do risco de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas". Aplicação de precedente jurisprudencial do egrégio Supremo Tribunal Federal.

5. Faz-se necessário mencionar que a jurisprudência do egrégio Superior Tribunal de Justiça reconhece a existência de ofensa à ordem pública, na perspectiva da ordem administrativa, na hipótese em que o Poder Judiciário interfere nos critérios de conveniência e oportunidade do ato administrativo, substituindo-se ao administrador público. Aplicação de precedentes jurisprudenciais do egrégio Superior Tribunal de Justiça.

6. Não se apresenta, assim, como juridicamente admissível ao Poder Judiciário que, como regra geral, ao exercitar o controle jurisdicional das políticas públicas, possa interferir decisivamente na sua formulação e/ou execução, quando inexistentes seguros elementos de convicção aptos a configurar a ilegalidade ou inconstitucionalidade dos atos do Poder Executivo.

7. Nesse contexto, merece realce o fundamento da decisão agravada no sentido de que, na hipótese, "O pleito em exame está fundado na exposição de fatos que o abonam, à luz do quanto a inicial notícia (...)" (fl. 80 dos autos digitais), vislumbrando-se, na espécie, "(...) evidenciados os requisitos necessários ao acolhimento do pedido, o qual se acha conforme ao artigo 4º da Lei n. 8.437/1992 (...)" (fl. 86 dos autos digitais).

8. De fato, a decisão proferida pelo MM. Juízo Federal a quo tem potencialidade para causar grave lesão à ordem pública, sob o viés administrativo, tendo em vista que extrapola o exame da legalidade de ato administrativo, porquanto interfere no desempenho das funções administrativas do IBAMA, a quem compete, na hipótese, definir, a partir da análise do grau de impacto no meio ambiente causado pelo empreendimento de infraestrutura em questão, o tipo de estudo necessário e adequado a ser realizado para a concessão da licença ambiental no caso concreto.

9. De igual forma, vislumbra-se, na espécie, a ocorrência de grave violação à ordem econômica, tendo em vista os gastos já despendidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, para a realização da obra de manutenção da BR - 319, bem como o fato de que a sua paralisação implica em grande prejuízo financeiro,





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

decorrente da inoperância de máquinas alugadas e da mão-de-obra contratada, para a execução do empreendimento.

10. “Comprovada a grave lesão à ordem e à economia públicas provocada por decisão liminar que interfere na gestão, na organização e no custeio de políticas públicas, invadindo a competência do Poder Executivo, é manifesto o interesse público em suspendê-la.”(AgInt na SLS 2.714/SE, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, CORTE ESPECIAL, julgado em 05/08/2020, DJe 13/08/2020)

11. Portanto, conforme depreende-se da decisão recorrida, verifica-se, na hipótese, a presença dos requisitos autorizadores da suspensão da decisão proferida pelo MM. Juízo Federal a quo, motivo pelo qual não merece ser reformada a decisão agravada.

12. Agravo regimental desprovido”.(AgRg em SLAT 0029874-69.2017.4.01.0000, CORTE ESPECIAL, REL. DESEMBARGADOR FEDERAL FRANCISCO DE ASSIS BETTI, TRF1, Julgado em 17/09/2020, e-DJF1 16/03/2021)

Dessa forma, **a determinação da suspensão da Licença Prévia 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT, após quase 20 anos de estudos, planejamentos e adoção das medidas mitigadoras cabíveis**, sem maiores considerações acerca dos elementos mais recentes apresentados acima e sob uma perspectiva unilateral dos interesses envolvidos, **desconsidera o conhecimento técnico e o planejamento administrativo organizacional de órgãos e entidades com competência adequada para a análise ambiental, possuindo, assim, efeitos sistêmicos que culminam no comprometimento da implementação de políticas públicas que beneficiariam toda a sociedade, visto envolver o desenvolvimento socioeconômico da população brasileira, em especial, a afetada pela revitalização da pavimentação da BR-319/AM**. Por essa razão, é que se impõe suspensão dos efeitos da decisão proferida pelo MM. Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas (ID 2128682947).

IV.2. GRAVES LESÕES À ORDEM ECONÔMICA, À SAÚDE E SEGURANÇA PÚBLICAS:

Assoma da decisão repugnada, igualmente, Grave Lesão à Economia Pública, uma vez que a suspensão do licenciamento ambiental, de significativo valor socioeconômico para a população afetada, implica em gastos extremamente vultosos para o erário, além de impedir que os municípios da região possam receber receitas decorrentes da execução dos serviços naquela localidade.

Cumprе destacar que a BR-319/AM é a única rodovia federal que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, motivo pelo qual sua importância estratégica para a região consubstancia-se em si mesma, na sua própria existência, **já que inexistente outra alternativa de transporte no**





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

mesmo tipo de modal (rodoviário) que permita o deslocamento de pessoas e bens entre as capitais de ambos os estados.

Assim, sendo a única rodovia que liga os estados do Amazonas e de Roraima com Rondônia, e, conseqüentemente, com o restante do Brasil, trata-se de via de importância nevrálgica àquela população para escoamento de produção de bens e serviços e, também, de fluxo de pessoas⁶.

Há que se considerar, ainda, que a população da região é economicamente menos abastada que outras regiões do país, de modo que, por certo, o trânsito pela via viária se faz mais necessário que outros, seja porque o modal fluvial necessita seguir o curso dos rios (de modo que, ainda que se possa eventualmente fazer desvios, estes são condicionados à própria característica da natureza), seja porque o modal aéreo, além de mais custoso ocorre em menor escala na região.

Isto posto, trata-se de uma obra estruturante de suma importância do ponto de vista social e econômico.

Veja que o objetivo dos projetos e obras rodoviárias é proporcionar aos usuários boas condições de trafegabilidade e segurança, incluídos a manutenção das expectativas do condutor, sua segurança e conforto e, principalmente, o deslocamento de pessoas, bens e serviços.

Assim, impedir o avanço do licenciamento ambiental e, conseqüentemente da obra (sem respaldo jurídico ou consequencial digno de nota, especialmente quando não há qualquer ilegalidade no procedimento, mas tão somente uma estreita e limitada interpretação de eventual descumprimento à interpretação sobre o próprio objetivo da licença prévia) acarreta crítica ruína socioeconômica da população atingida, que, de boa-fé, espera a conclusão dos reparos no referido segmento, notoriamente designado como a “Rota Imprevisível”.

Veja-se que a obra beneficiará a circulação de riquezas e o fluxo de pessoas, principalmente em área de zona franca, de modo que cabe insistir que este apanhado salienta a presença de Grave Lesão à Economia Pública, impondo-se a suspensão do ato judicial.

⁶ Segundo dados apresentados no próprio EIA/RIMA, tanto o preço médio da passagem rodoviária é bastante inferior ao preço do modal hidroviário e aéreo, quanto o tempo médio de viagem também é bastante inferior, sendo ele de cerca de 16h no trecho Manaus-Porto Velho em modal rodoviário, enquanto o modal hidroviário é de cerca de 84h. Apenas o aéreo teria duração inferior, mas a um custo cerca de, no mínimo, 5x superior.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Ainda nessa esteira, como se não bastasse a clara lesão sobredita, é possível divisar os danos à economia pública sob outra perspectiva. Ora, eventual manutenção da decisão impugnada imputa à Administração Pública a necessidade de novas audiências, novas providências visando o atendimento a condicionantes ambientais (já atendidas). Tal exigência incorre em grave lesão à economia pública, uma vez que ocasionará gastos adicionais além dos valores (custos humanos, administrativos e políticos) já dispendidos e que serão literalmente desperdiçados.

Para ter uma noção desses valores, tomemos como parâmetro o levantamento de auditoria realizado pelo TCU – Tribunal de Contas da União, com o objetivo de verificar a regularidade dos procedimentos referentes ao licenciamento ambiental da BR 319/AM/RO, o Relatório do Processo TC 025.639/2014-5, que instruiu o Acórdão nº 532/2020 - TCU Plenário (SEI 17785791), listou contratos e seus valores de que o DNIT até então se utilizara para fazer frente às demandas do licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM e, por extensão, do Trecho do Meio (Figura 01).

Investimentos	Valores a Preços Iniciais	Com Atualização(Dez/2023)Índice: IPCA-E
Estudos Ambientais	15.194.285,09	20.022.565,33
Estudos Indígenas	1.587.794,57	1.838.490,51
Gestão Ambiental	38.877.471,21	46.098.976,92
Atendimento de Condicionantes	78.924.779,31	164.008.086,36
Recuperação de Áreas Degradadas	2.845.329,25	3.758.964,84
TOTAL	137.429.659,43	235.727.083,95

Figura 03 - Valores investidos pelo DNIT em estudos, programas ambientais, criação de Unidades de Conservação, PRAD na BR 319/AM/RO

Ou seja, trata-se de um montante da ordem de mais de duas centena de milhões de reais despendidos com o licenciamento ambiental até o momento, de modo que,





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

além dos recursos a serem despendidos com a atualização de estudos e projetos, há que considerar os custos futuros incorridos na inexistência de pavimento no Trecho do Meio da BR-319/AM.

De maneira qualitativa, o Relatório do Processo TC 015.334/2009-5, que instruiu o Acórdão nº 275/2010-TCU-Plenário (SEI DNIT 17785743) (tratou de solicitação da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle – CMA do Senado Federal, de realização de auditoria contábil, financeira, orçamentária e operacional nas obras de pavimentação e recuperação da BR-319, trecho Manaus/AM a Porto Velho/RO), consignou:

"É inegável, após as informações levantadas, que a reconstrução e operacionalização da BR-319 desencadeará benefícios econômicos para a região, seja decorrente da melhoria e ampliação da logística de transporte, seja pela interligação ao Centro-Sul do país a países fronteiriços do norte do país, seja pelo desenvolvimento do potencial turístico. Todavia, o aspecto econômico não é o principal fator para a decisão política de reconstruir a estrada. Os aspectos da integração das capitais do Amazonas e Roraima, o fator decorrente da segurança nacional e as melhorias de condições sociais para as populações envolvidas direta ou indiretamente na área de influência da estrada devem ter pontuação mais relevantes no processo decisório, em razão de todas as contingências estruturais, dimensionais, ambientais, econômicas e sociais dessa peculiar região do território brasileiro."

Aliás, do Relatório do Acórdão nº 275/2010-TCU-Plenário (SEI DNIT 17785743) merecem destaques alguns trechos sobre a importância da reconstrução do pavimento da BR-319/AM sob a perspectiva da segurança nacional:

“(…)

Além da questão de interesse social decorrente da aludida declaração formal, a rodovia BR-319 apresenta uma nuance de segurança nacional.

O Decreto-Lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, trazia a seguinte disposição:

'Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

(...). VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km;'

O referido normativo foi revogado pelo Decreto-Lei nº 2.375, de 24 de novembro de 1987, o qual deixou de fazer referência às rodovias, passando a utilizar o critério do município. Veja-se:

'Art. 1º Deixam de ser consideradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais as atuais terras públicas devolutas situadas nas faixas, de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das rodovias, já construídas, em construção ou projetadas, a que se refere o Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, observado o disposto neste artigo. Parágrafo único. Persistem indispensáveis à segurança nacional e sob o domínio da União, dentre as terras públicas devolutas em referência, as que estejam:





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

(...). II - contidas nos Municípios de Humaitá (AM), São Gabriel da Cachoeira (AM), Caracará (RR), Porto Velho (RO), Ji-Paraná (RO), Vilhena (RO), Altamira (PA), Itaituba (PA), Marabá (PA) e Imperatriz (MA).'

No caso presente, a BR-319 passa pelos municípios de Humaitá e Porto Velho, revelando-se que parte de seu trajeto encontra-se em área de segurança nacional.

Além deste aspecto formal, é relevante a explicação fornecida pelo Comando da 12ª Região Militar, por meio do Of. N° 058/C3L, de 13 de outubro de 2009, que busca demonstrar materialmente a importância da rodovia para a segurança nacional. Segundo a referida unidade militar, as organizações militares sediadas nos Estados de Rondônia, leste do Acre e sul do Amazonas, fazendo fronteira com o Peru e a Bolívia, dependem logisticamente da 12ª Região Militar, que está sediada em Manaus. Além das informações, o referido comando encaminhou o filme de reconhecimento da estrada realizado no início do ano de 2009 (fls. 154/156, anexo 1).

Da mesma forma, a 17ª Brigada de Infantaria de Selva, que ocupa o espaço geográfico mencionado, está localizada em Porto Velho, de modo que a BR-319 torna-se imprescindível por ser uma ligação entre o órgão apoiador (12ª Região Militar) e a unidade operacional (17ª Brigada de Infantaria de Selva), seja em um ambiente de hostilidade ou em ambiente de paz.

(...)

Os empreendimentos de interesse social não podem ser avaliados estritamente pelo aspecto econômico, pois muitos projetos de infraestrutura na Amazônia têm uma relação de custos superior aos benefícios econômicos gerados, como exemplos os aeroportos de Tabatinga/AM, Rio Branco/AC e Humaitá/AM, Programa Luz para Todos, dentre outros. Todavia, a justificativa para sua construção reside no aspecto social, em especial o aspecto de integração, estratégia de suporte logístico militar, presença do estado, saúde e assistência social, combate a endemias, dentre outros.

Os custos devem ser minimizados com projetos modernos e enxutos, com combate ao desperdício e desvio de recursos, para que o empreendimento cumpra a sua função social. Os custos decorrentes do projeto justificam-se pelos benefícios de interesse social e segurança nacional nessa região, bem como poderá gerar demanda de fluxo de cargas e aproveitamento turístico.

(...)

Em relação à reconstrução e trafegabilidade da BR 319 como um todo, o levantamento de auditoria constatou que os prefeitos dos municípios que serão cortados pela estrada, as entidades de classe patronal do comércio e da indústria do Amazonas, Roraima e Rondônia, autoridades estaduais desses estados, como representantes da sociedade, mostraram-se favoráveis ao empreendimento, em razão dos possíveis benefícios que possam ser gerados, como integração, redução do isolamento, acesso à saúde e educação e desenvolvimento." (grifo nosso)

Também qualitativamente, a seção "10.7. Não Realização", do "Capítulo 10 - Alternativas Tecnológicas e Locacionais" (SEI IBAMA 13119523, SEI DNIT 8550584) do Estudo de Impacto Ambiental, principal estudo que instrui um procedimento de licenciamento ambiental, lista consequências, tanto positivas como negativas, para a eventual não realização do empreendimento. Em suma, destacamos:

- o a manutenção dos problemas de tráfego para todos os usuários da rodovia, principalmente na estação chuvosa, transformando em dias a duração de uma viagem entre Manaus/AM e Porto Velho/RO, que poderia durar até um dia;





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

- o a manutenção de dificuldade logística para prevenção e combate ao cometimento de crimes ambientais;
- o as dificuldades existentes ao acesso dos órgãos governamentais quanto à implementação de ações relacionadas à gestão, fiscalização e manutenção das áreas protegidas (Unidades de Conservação, Terras Indígenas) ao longo do trecho;
- o as dificuldades de deslocamento dos usuários e populações residentes no Trecho do Meio, prejudicando a busca de serviços básicos para sobrevivência e subsistência familiar; e
- o as dificuldades para maior presença das diversas instâncias de Estado na região, repercutindo no desenvolvimento regional de integração de comunidades, relegando as pessoas que vivem nessa região a um processo de marginalização econômica e social.

Há que se mencionar ainda os custos adicionais recorrentes de se manter rodovia não pavimentada em comparação aos custos de se manter essa rodovia pavimentada.

Diante de tais circunstâncias, a tentativa de protelar a execução da pavimentação da referida rodovia, que, diga-se de passagem, não conta com pavimento apenas nos segmentos centrais (visto que as suas extremidades já estão pavimentadas), atenta contra a ordem institucional, desarrazoando o equilíbrio das forças de que dispõem União, IBAMA e DNIT para as definições e execução daquilo que lhes compete como fim último estabelecido no ordenamento jurídico nacional.

Ressalte-se que a manutenção da suspensão dos efeitos da LP nº 672/2022 promoveria a interrupção do fluxo do processo de licenciamento, o que acarretaria mais atrasos à perspectiva de repavimentação do trecho do meio, o que por consequência demandaria a continuidade de manutenção intensiva da rodovia em leito natural, acarretando, continuamente, a exploração de novas áreas fontes de materiais nas adjacências da plataforma rodoviária, bem como sua constante reconformação, o que acaba por acarretar impactos ambientais diretos mais severos do que num cenário de rodovia pavimentada.

Além disso, os serviços de manutenção da extensão não pavimentada somente no trecho do meio da BR-319/AM, executados para que se mantenha a trafegabilidade mínima no





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

segmento, sobretudo durante o período chuvoso na região, tem gerado o custo anual da ordem de R\$30 milhões aos cofres públicos, sendo que esse valor poderia ser aplicado para a solução definitiva do problema (pavimentação e implantação das medidas de proteção ao meio ambiente).

Como afirmado acima, **a postergação da necessidade de se manter trafegáveis segmentos rodoviários não pavimentados, como é o caso de parte da BR-319, implica grave oneração aos cofres públicos**. Isso porque manter uma rodovia pavimentada é menos dispendioso do que manter uma rodovia em leito natural (não pavimentada).

Para se ter uma ideia dessa diferença de custos, apresentam-se no Quadro 1 a seguir dados de contratos de manutenção rodoviária do DNIT para a BR-319. Como é possível notar, **manter trafegáveis segmentos rodoviários não pavimentados custa em média cerca de 5,3 vezes mais do que manter segmentos pavimentados** (considerando dados de 2021).

Quadro 1 - Custos de manutenção da rodovia BR-319/AM/RO para segmentos pavimentados e não pavimentados

Fonte: documento SEI DNIT	Superfície da rodovia	Extensão do segmento rodoviário (km)	Valor total atual do contrato (R\$)	Ano de referência para o valor total do contrato	Prazo de Vigência do Contrato (anos)	Custo R\$/km/ano	Média (R\$/km/ano)
8978837	PAV*	177,8	39.699.276,41	2021	4,00	55.858,39	74.275,79
8740098	PAV*	147,3	16.251.141,89	2021	2,00	55.163,41	
9094353	PAV*	87,8	19.633.055,82	2021	2,00	111.805,56	
7068859	NPAV**	82,2	86.862.718,44	2020	2,00	529.086,81	393.944,63
7067136	NPAV**	85,1	100.606.495,92	2020	2,00	591.918,34	
7067391	NPAV**	86,9	97.731.973,49	2020	2,00	563.095,72	
7803470	NPAV**	80,7	45.086.659,70	2020	6,00	93.158,32	
9037529	NPAV**	66,3	38.246.119,08	2020	3,00	192.463,95	

*segmento rodoviário pavimentado; ** segmento rodoviário não pavimentado

A partir desses dados, **estima-se que o gasto médio anual da manutenção do Trecho do Meio não pavimentado possa se aproximar de R\$ 160 milhões** (450,7 Km x R\$ 393.944,63/km/ano). Ainda, conforme consignado na seção “2.3. Órgão Financiador e Valor do Empreendimento” do Estudo de Impacto Ambiental apresentado ao Ibama, **R\$ 1.372.892.618,75 é o valor total estimado para a execução do projeto**. Comparando-se esses dois valores é possível avaliar que **os custos de manutenção dos segmentos não pavimentados da BR-319/AM ao longo de 8,5 anos equivalem ao custo total de execução do projeto de reconstrução e pavimentação do Trecho do Meio.**





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Naturalmente, após uma eventual execução do projeto, concretizando, portanto, a pavimentação, o trecho do meio passará a demandar **gastos com manutenção**, porém esses deverão se manter ao **nível médio de R\$ 33,5 milhões/ano** (450,7 Km x R\$ 74.275,79/km/ano), ou seja, um **gasto anual consideravelmente menor do que os R\$ 160 milhões para manter esse trecho trafegável e não pavimentado**.

Portanto, a suspensão dos efeitos da LP nº 672/2022 faz com que o Poder Público tenha de suportar gastos majorados, gastos esses que se inserem no delicado cenário atual de restrições orçamentárias. Resta claro, assim, que **a eventual não sustação dos efeitos da decisão proferida pelo Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas ocasiona uma grave lesão à economia pública**.

Da mesma forma, a conclusão do trecho do meio mitigará impactos decorrentes do consumo de recursos naturais (material de aterro), bem como reduzirá a emissão de poeira na época da seca e da formação de lama com atoleiros na estação chuvosa, recuperando as áreas degradadas, destinando corretamente as águas das chuvas, criando passagens seguras para a fauna e, não obstante, com destinação eficiente dos escassos recursos públicos. **A garantia do tráfego durante todo o ano transformará o cotidiano das pessoas que necessitam da infraestrutura rodoviária, promovendo a dignidade e a cidadania à população, com serviços essenciais tais como: fluxo de ambulâncias, medicamentos, alimentos, combustíveis e linhas de ônibus**.

Diante de tudo isso, é possível concluir que **a ausência da completude do pavimento na rodovia também pode ser interpretada como sério atentado à garantia de condições básicas para a logística de suprimentos de saúde e segurança alimentar para os municípios atravessados, para a cidade de Manaus e certamente para o estado do Amazonas**.

Há, ainda, outras considerações que dão noção dos problemas enfrentados pela ausência da pavimentação da rodovia no referido trecho do meio:

- A retomada das condições mais adequadas de trafegabilidade na rodovia é de suma importância para a região, uma vez que permite que as comunidades locais possam ter uma alternativa mais eficiente e rápida de deslocamento aos maiores centros urbanos, as duas capitais estaduais, especialmente na busca de tratamentos de saúde. Pelas





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

características locais, o transporte rodoviário interestadual é a melhor forma de deslocamento das populações de baixa renda, por ser mais rápido e com custos inferiores ao transporte fluvial. O percurso de viagem de Manaus a Porto Velho via balsa percorre 1239 km pelo Rio Madeira e o Rio Amazonas. O tempo de viagem depende das condições de navegação e pode durar até 7 dias. Com a pavimentação, os elevados custos atuais de manutenção dos veículos (ônibus) serão minimizados, reduzindo os custos de transporte;

- Outro ponto de extrema importância para a região é o transporte e escoamento de cargas. Em função da demanda natural da região Norte do país por produtos industrializados oriundos de cadeias produtivas desenvolvidas de grandes centros produtores, os bens transportados por via terrestre são, em geral, de baixo valor agregado. Por ser um modal de baixo custo e tempo reduzido de viagem em comparação a outros modais, o transporte terrestre é o mais adequado para atender ao escoamento desta categoria de produtos, dando viabilidade econômica aos mesmos e minimizando os custos ao consumidor final. Além disso, o estabelecimento do modal rodoviário como uma possibilidade consistente de transporte de cargas, estabelece concorrência com outros modais, de forma a baratear o mais caro (aéreo, ainda que para cargas de maior valor) ou tornar mais eficiente o modal fluvial por meio de uso de embarcações mais velozes. A redução dos custos de frete amplia as condições de produção e distribuição de cargas, permitindo maior equilíbrio entre as condições socioeconômicas da população local e o acesso a produtos industrializados de necessidade básica;
- Ainda, a rodovia pode se estabelecer como importante rota de escoamento das produções sustentáveis de comunidades tradicionais e ribeirinhas que habitam o território central do Estado do Amazonas, em especial no trecho do meio, nas unidades de conservação de uso sustentável (Reservas de Desenvolvimento Sustentável, Florestas Nacionais e Estaduais, além das Reservas Extrativistas);
- Os moradores das comunidades que se encontram ao longo do trecho do meio relatam que os alunos que residem mais distante já ficaram até 25 dias sem aula devido à quebra do ônibus escolar ao percorrer o trecho não pavimentado da BR 319, o efeito colateral da quebra e da precariedade do acesso é percebido na dificuldade encontrada para





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

aquisição das peças para o conserto, da acessibilidade dos profissionais que fazem o conserto.

De um modo geral, as maiores preocupações atreladas aos empreendimentos rodoviários no Bioma Amazônico relacionam-se a questões de ordenamento territorial e garantia do respeito às normas legais que estabelecem os limites para o desmatamento. Se, por um lado, existe a percepção de que o acesso às regiões mais conservadas do Bioma pode induzir o cometimento de ilegalidades (grilagem de terras, desmatamento ilegal, caça e tráfico de fauna, ...), por outro lado, deve-se levar em consideração que a rodovia BR-319 já está implantada e, **ainda que sem a trafegabilidade adequada, já constata-se o acesso daqueles que pretendem transgredir as normas, garantindo certa estabilidade aos mesmos, pois os órgãos e instituições governamentais apresentam enorme dificuldade de se fazer presentes e prover rápidas ações de comando e controle nas condições atuais da rodovia. Em outras palavras, a ausência da pavimentação, bem como a extrema demora em se permitir que o adequado pavimento para o trecho do meio possa ser realizado, atuam como elementos muito relevantes de enfraquecimento da governança territorial da rodovia (e de seu entorno), assim como enfraquece a própria condição de respostas minimamente adequadas aos problemas que já ocorrem na região.**

Por fim, ressalta-se que a repavimentação integral do Trecho do Meio, pode ser uma oportunidade única de implementação de medidas de mitigação de impactos e de ações de governança e ordenamento territorial capazes de proporcionar, por intermédio do empreendimento, a sustentabilidade desejada e necessária para o desenvolvimento da região, a partir do engajamento dos diferentes entes federativos (União, Estados do Amazonas e Rondônia e Municípios), com suas instituições e órgãos governamentais.

Sob a perspectiva da **grave lesão à ordem social e à segurança pública**, deve-se ressaltar que a BR-319 é estratégica para a região, uma vez que **inexiste alternativa de transporte no mesmo tipo de modal (rodoviário) que permita o deslocamento de pessoas, bens e prestação de serviços entre as capitais de Manaus e Porto Velho.**

Esse fato reforça o argumento de que a rodovia representa uma obra estruturante de vital importância do ponto de vista social, econômico e de saúde pública, uma vez que o **pleno funcionamento da infraestrutura de transportes permite o acesso com maior facilidade de**





ADVOGACIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
 PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

gêneros alimentícios, transporte de medicamentos, vacinas, insumos hospitalares, além de facilitar o acesso da população aos serviços públicos, por exemplo.

As dificuldades de locomoção por via terrestre fragilizam, em especial, o atendimento emergencial em saúde. Em uma eventual situação de emergência de saúde como ocorreu recentemente em nosso país com a COVID-19, as 414.064 pessoas que vivem na região⁷ não poderiam arcar com o oneroso transporte aéreo, possuindo como única opção lançar mão de alongada viagem pelo modal aquaviário, tendo de transpor dias de deslocamento até alcançar o atendimento emergencial, muitas vezes não dispendo de suficiente margem de tempo para obtenção do atendimento adequado.

Tal situação ocorre pois a quase totalidade dos municípios localizados no entorno da BR-319 dista centenas de quilômetros de centros com maior capacidade hospitalar como Manaus, onde estão concentrados os leitos de UTI do Estado, e Porto Velho, assim elevando ainda mais a vulnerabilidade da população, que permanece refém do sobredito traslado aquaviário, dada as parcas condições da única rodovia que viabilizaria o trajeto terrestre.

Ademais, as dificuldades de se transportar bens livremente pela via terrestre inibe o desenvolvimento de mercados e, conseqüentemente, da economia da região, o que traz sérias implicações negativas para o nível de renda das populações residentes, ficando elas assim mais dependentes de aportes de recursos públicos assistenciais.

Visando prover uma análise comparativa entre transporte rodoviário e hidroviário entre as cidades de Manaus e Porto Velho, Ricardo Neto e Thiago Nogueira⁸ apresentaram dados de custo e de tempo de transporte para esses dois modais. Apresentam-se a seguir esses dados no Quadro 2:

Quadro 2 - Comparação de tempo e de valores para o deslocamento de carga em uma carreta entre Manaus e Porto Velho pelos modais rodoviário e fluvial. Fonte: Nogueira e Neto (2020).

Modal	Trecho	Tempo	Valor do deslocamento (R\$)	Distância (km)
Rodovia	Manaus - Porto Velho	12 a 20 horas	1.800,00	877
Fluvial	Manaus - Porto Velho	120 a 160 horas	2.717,24	1.239
Rodovia	Porto Velho - Manaus	12 a 20 horas	1.800,00	877
Fluvial	Porto Velho - Manaus	120 a 160 horas	4.050,00	1.239

⁷ Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2021/estimativa_dou_2021.pdf

⁸ NETO, Thiago e NOGUEIRA, Ricardo. (2020). As dinâmicas do transporte de carga em rodovia e pelo rio entre Manaus e Porto Velho. Labirinto. 32. 325-347.10.47209/1519-6674.v32.n.1.p.325-347. Disponível em: <https://periodicos.unir.br/index.php/LABIRINTO/article/view/4967/3551>.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Sob tais condições de custo e de tempo verifica-se que é inviável o transporte fluvial de produtos perecíveis, como alimentos, e de produtos de baixo valor agregado, assim restringindo enormemente as possibilidades de progresso econômico das comunidades que habitam a região situada entre as duas capitais. Citando passagem da revista do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas, os autores supracitados salientam que *“tornou-se comum, todos os anos, durante seis meses, a BR-319 ficar totalmente interditada ao tráfego de veículos pesados e parcialmente de veículos leves (...) a produção agrícola da estrada apodrece na lavoura, o produtor não tem como chegar a Manaus com seus produtos perecíveis (...)”*.

As dificuldades de locomoção impedem, ainda, o pleno acesso da população ao direito constitucional básico ao ensino, uma vez que para ter acesso aos institutos de ensino em geral, escolas e universidades, o meio mais utilizado pela população no interior do Estado do Amazonas ainda é o modal aquaviário, mais dificultoso e lento, fato esse que, de certa forma, contribui para a indesejada evasão escolar e desinteresse pela graduação em níveis superiores.

Ademais, na BR 319 são recorrentes os atoleiros, escorregamentos da plataforma estradal, quedas de ponte, fato esse que, indiscutivelmente, coloca em risco a segurança dos que nela trafegam. Compete ao Poder Público ofertar aos cidadãos uma infraestrutura de transportes segura e confortável.

Não se pode olvidar que a atuação das forças da segurança pública é severamente impactada na medida em que o tempo de resposta esteja incompatível com atividades criminosas incidentes na região.

Além de tudo o que já foi exposto, calha citar os seguintes precedentes do Superior Tribunal de Justiça que reconhecem a existência de grave lesão à segurança pública em casos relacionados a atuação estatal de realização de melhorias às rodovias federais:

“AGRAVO INTERNO. PEDIDO DE SUSPENSÃO. CONCORRÊNCIA PÚBLICA. ELABORAÇÃO DE PROJETO E EXECUÇÃO DAS OBRAS REMANESCENTES DE DUPLICAÇÃO E RESTAURAÇÃO DA BR 101/AL. INABILITAÇÃO TÉCNICA DE LICITANTE. PARALISAÇÃO DO ANDAMENTO DO CERTAME. GRAVE LESÃO À ORDEM E À SEGURANÇA PÚBLICAS. AGRAVO DESPROVIDO.

1. Nos termos da legislação de regência (Lei n.º 12.016/2009), a suspensão da execução de decisum proferido contra o Poder Público visa à preservação do interesse público e supõe a existência de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas, sendo, em princípio, seu respectivo cabimento alheio ao mérito da causa.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

2. Hipótese em que a decisão objeto do pleito suspensivo **inibiu o prosseguimento da concorrência pública de contratação de empresa para a elaboração de projetos e execução das obras remanescentes de duplicação e restauração da pista existente na BR 101/AL.**

3. **Potencial lesivo, de natureza grave, à ordem pública.** A interrupção da licitação, ainda que temporária, prejudica a atuação do Estado.

4. **Lesão à segurança pública. A falta de conservação da referida via é causa suficiente para aumentar os acidentes de trânsito.** Manifesta urgência do procedimento licitatório.

5. Agravo interno desprovido. (AgInt na SS n. 2.864/DF, relatora Ministra Laurita Vaz, Corte Especial, DJe de 25/4/2017)”

“AGRAVO INTERNO. PEDIDO DE SUSPENSÃO. CONCORRÊNCIA PÚBLICA. EXECUÇÃO DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DA MT - 010, TRECHO ENTRE CUIABÁ E ROSÁRIO OESTE. RODOVIA ARQUITETO HELDER CÂNDIA. DESCLASSIFICAÇÃO PELA NÃO APRESENTAÇÃO DE PARCELA DE CPRB (CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA SOBRE A RENDA BRUTA). PARALISAÇÃO DO ANDAMENTO DO CERTAME. GRAVE LESÃO À SEGURANÇA E ECONOMIA PÚBLICAS. AGRAVO DESPROVIDO.

1. Nos termos da legislação de regência (Lei n.º 12.016/2009), a suspensão da execução de decisum proferido contra o Poder Público visa à preservação do interesse público e supõe a existência de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas, sendo, em princípio, seu respectivo cabimento alheio ao mérito da causa.

2. Hipótese em que a decisão objeto do pleito suspensivo inibiu o prosseguimento da concorrência pública de contratação de empresa por empreitada para **a execução das obras de duplicação e ampliação da pista existente na MT - 010, trecho entre Cuiabá e Rosário Oeste.**

3. **Lesão, de natureza grave, à segurança pública.** A interrupção da licitação, ainda que temporária, prejudica a atuação do Estado. **A falta de conservação da referida via motiva o aumento dos acidentes de trânsito a que se refere o Requerente. A demora na execução da obra em questão pode causar prejuízos mensais de grande monta, tendo em vista os reajustes previstos no contrato. Situação que traz potencial lesão à economia pública.** Manifesta urgência do procedimento licitatório.

4. Agravo interno desprovido.” (AgInt na SS n. 2.876/MT, relatora Ministra Laurita Vaz, Corte Especial, 3/5/2017)

Dessa forma, **a decisão proferida pelo Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas, ao determinar a suspensão da Licença Prévia n.º 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT, desconsidera os custos adicionais recorrentes de se manter rodovia não pavimentada em comparação aos custos de se manter essa rodovia pavimentada.** Assim, ao se permitir a executividade da decisão proferida, além de se verificar a sua desproporcionalidade em termos práticos, acaba por acarretar “*prejuízo aos interesses gerais*”, na medida em que impõem “*aos sujeitos atingidos ônus ou perdas que, em função das peculiaridades do caso*” são “*anormais ou excessivos*” (Art. 21, parágrafo único, LINDB)⁹. Em

⁹ “Art. 21. A decisão que, nas esferas administrativa, controladora ou judicial, decretar a invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa deverá indicar de modo expreso suas consequências jurídicas e administrativas.





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

igual medida, a decisão proferida pelo Juízo *a quo*, ignora frontalmente “*os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo*”, representando, em última instância, em “*prejuízo dos direitos dos administrados*” (Art. 22, caput, LINDB)¹⁰

Portanto, considerando esse cenário, a manutenção dos efeitos da decisão proferida pelo Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas repercute negativamente na economia pública, visto acarretar severos problemas de alocação de recursos públicos, suplantando a eficiência administrativa.

VI. DO PERICULUM IN MORA INVERSO.

Fixadas as premissas acima, torna-se imperioso apontar para a impossibilidade de concessão da tutela antecipada na forma como deferida na decisão ora impugnada, em razão de vedação legal, consistente no esgotamento, no todo ou em parte, do objeto da ação, nos termos do art. 1º, §3º, da Lei n.º 8.437/92, extensível às tutelas antecipadas por força do art. 1º da Lei n.º 9.494/97, *in verbis*:

“Art. 1º da Lei n.º 8.437/92. Não será cabível medida liminar contra atos do Poder Público, no procedimento cautelar ou em quaisquer outras ações de natureza cautelar ou preventiva, toda vez que providência semelhante não puder ser concedida em ações de mandado de segurança, em virtude de vedação legal.

§ 3º Não será cabível medida liminar que esgote, no todo ou em qualquer parte, o objeto da ação.”

Com efeito, o deferimento da tutela provisória de urgência terminou por representar a concessão do próprio provimento final requerido, tornando inócua qualquer manifestação judicial posterior, de modo que tendo sido imposta a obrigação de fazer constante do pedido liminar formulado, em afronta à separação funcional de Poderes.

Ademais, os impactos a serem suportados diante do cumprimento da decisão agravada, têm o condão de afetar sensivelmente a atuação coordenada e cooperativa imaginadas

Parágrafo único. A decisão a que se refere o caput deste artigo deverá, quando for o caso, indicar as condições para que a regularização ocorra de modo proporcional e equânime e sem prejuízo aos interesses gerais, não se podendo impor aos sujeitos atingidos ônus ou perdas que, em função das peculiaridades do caso, sejam anormais ou excessivos.”

¹⁰ “Art. 22. Na interpretação de normas sobre gestão pública, serão considerados os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo, sem prejuízo dos direitos dos administrados.”





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

pelo Poder Executivo Federal, acarretando severos danos ao desenvolvimento socioeconômico da região beneficiada pela repavimentação da BR-319/AM.

Eis aí, portanto, o **requisito negativo inerente às tutelas provisórias de urgência**, de modo que **a concessão da medida vindicada contemplou todo o pleito autoral**.

Sendo assim, **conjugando as circunstâncias narradas acima com a necessidade de maior aporte probatório aos autos, torna-se possível a conclusão no sentido de que a decisão concessiva da tutela de urgência deve ser suspensa**. Caso contrário, estar-se-á entregando, pela via da tutela provisória de urgência, a prestação jurisdicional que somente poderia ser obtida, se for o caso, por ocasião da sentença.

Portanto, o MM. Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas não considerou as consequências práticas das decisões, conforme determina o art. 20 da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro - LINDB.

Portanto, manutenção dos efeitos da decisão judicial compromete não apenas os recursos públicos, mas também gera um risco significativo de insegurança viária à população beneficiada pela repavimentação da BR-319/AM, que se encontra em situação de precariedade há diversos anos.

Assim, essa imposição, no atual contexto, implica uma reviravolta no planejamento e execução da política pública de desenvolvimento socioeconômico da região. Dessa forma, **caso não suspensa de forma *incontinenti* a decisão proferida pelo Juízo 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas, a irreversibilidade dos fatos se concretizará, prolongando indefinidamente a recuperação asfáltica, gerando prejuízos aos usuários da via e, por conseguinte, aumentando os custos a serem empreendidos na solução do problema.**

Nesse cenário, uma vez que a decisão atacada subverte a ordem e econômica públicas, deve ser ela suspensa de forma imediata, mormente quando se tem em vista que o *periculum in mora* decorre, de maneira muito mais grave, da manutenção de provimento jurisdicional proferido pelo juízo *a quo*, dado o seu impacto social incomensurável à coletividade mediante a subversão completa da ordem pública.

VII. DOS PEDIDOS





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

Por todo o exposto, diante da demonstração dos pressupostos indispensáveis para a concessão da suspensão das decisões ora impugnadas, a UNIÃO e o DNIT requerem:

- (i) a **suspensão liminar da decisão proferida pelo MM. Juízo 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas de ID 2128682947**, nos autos do Processo n.º 1001856-77.2024.4.01.3200, que determinou a “**SUSPENSÃO imediata dos efeitos da Licença Prévia n.º 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT**”, bem como fixou “**multa de R\$500.000,00 (quinhentos mil reais) sobre o patrimônio pessoal do agente público responsável**”, tendo em vista a presença dos requisitos previstos no art. 4º da Lei 8.437/1992, especialmente a grave lesão à ordem e economia públicas;
- (ii) em cognição exauriente, a **confirmação da suspensão liminar, em todos os seus termos**, com fundamento no art. 4º da Lei n.º 8.437/1992;
- (iii) a **declaração de que os efeitos da suspensão deferida sejam mantidos até o trânsito em julgado do Processo n.º 1001856-77.2024.4.01.3200**, a teor do disposto no § 9º do art. 4º da mencionada Lei n.º 8.437/92, com a redação dada pela Medida Provisória n.º 2.180-35/2001.

Nestes termos, pedem e esperam deferimento.

Brasília/DF, 16 de agosto de 2024.

LÚCIA PENNA FRANCO FERREIRA
Procuradora Federal
Procuradora-Regional Federal da 1ª Região

FLAVIO TENORIO CAVALCANTI DE MEDEIROS
Advogado da União
Procurador-Regional da União da 1ª Região

NÍVEA SUMIRE DA SILVA KATO
Procuradora Federal
Subnúcleo de Atuação Prioritária em Infraestrutura –
PRF1

DIOGO PALAU FLORES DOS SANTOS
Advogado da União
Coordenação-Geral de Atuação Estratégica PRU1

HITALA MAYARA PEREIRA DE VASCONCELOS
Advogada da União
Coordenação Nacional de Infraestrutura e Assuntos Federativos
Procuradoria Nacional da União de Políticas Públicas/PGU

SETOR DE AUTARQUIAS SUL – QUADRA 3, LOTES 5/6, ED. SEDE I – AGU, 5º/6º ANDARES, BRASÍLIA/DF

Página 61 de 62





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO

RELAÇÃO DE DOCUMENTOS ANEXOS

- ANEXO 1: OFÍCIO Nº 154621/2024/ACE - DPP/DPP/DNIT SEDE
- ANEXO 2: CRONOGRAMA DE ATIVIDADES RELATIVO ÀS RECOMENDAÇÕES APONTADAS PELO GT DA BR-319
- ANEXO 3: RELATÓRIO FINAL DO GRUPO DE TRABALHO BR-319
- ANEXO 4: RELATÓRIO GT BR-319 1
- ANEXO 5: RELATÓRIO GT BR-319 2
- ANEXO 6: RELATÓRIO GT BR-319 3
- ANEXO 7: OFÍCIO Nº 1622/2024/DPDS/FUNAI
- ANEXO 8: OFÍCIO Nº 142005/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE
- ANEXO 9: OFÍCIO Nº 155425/2021/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE
- ANEXO 10: LISTA AUDIÊNCIA PÚBLICA 1
- ANEXO 11: LISTA AUDIÊNCIA PÚBLICA 2
- ANEXO 12: LISTA AUDIÊNCIA PÚBLICA 3
- ANEXO 13: IMPACTO DA RODOVIA MANAUS-PORTO VELHO
- ANEXO 14: OFÍCIO 449/2017 IBAMA
- ANEXO 15: OFÍCIO Nº 14992/2023/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE
- ANEXO 16: OFÍCIO Nº 473/2022/DPDS/FUNAI
- ANEXO 17: NOTA TÉCNICA P2A2-NT-210-2024
- ANEXO 18: ANEXO 19: DIAGNÓSTICO AMBIENTAL 1
- ANEXO 19: DIAGNÓSTICO AMBIENTAL 2
- ANEXO 20: DIAGNÓSTICO AMBIENTAL 3
- ANEXO 21: ANÁLISE DOS IMPACTOS AMBIENTAIS
- ANEXO 22: PROGNÓSTICO AMBIENTAL
- ANEXO 23: DECISÃO JUDICIAL 1001856-77.2024.4.01.3200
- ANEXO 24: PETIÇÃO INICIAL 1001856-77.2024.4.01.3200
- ANEXO 25: NOTA TÉCNICA SEI nº 44782/2021/ME
- ANEXO 26: NOTA TÉCNICA SEI nº 45668/2021/ME

