



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL  
Seção Judiciária do Amazonas  
7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJAM

Autos: 1020686-23.2026.4.01.3200

Classe: Ação Civil Pública (65)

Autor: Laboratório do Observatório do Clima

Réu: DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

## DECISÃO

Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo **Laboratório do Observatório do Clima** em face do **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT**, na qual pretende anular os editais dos Pregões Eletrônicos nº 90127, 90128, 90129 e 90130/2026, publicados em 13/04/2026 e que se destinam à contratação de empresa para execução de serviços de pavimentação no "trecho do meio" da rodovia BR-319/AM, assim detalhados:

*“(i) Pregão Eletrônico nº 90127/2026 (processo nº 50600012850/26-01), abrangendo o segmento km 469,6 ao km 590,1 (doc. 03);*

(ii) Pregão Eletrônico nº 90128/2026 (processo nº 50601000605/26-47), referente ao segmento km 346,2 ao km 433,1 (doc. 04);

(iii) Pregão Eletrônico nº 90129/2026 (processo nº 50600012643202652), relativo ao segmento km 433,1 ao km 469,6 (doc. 05); e

(iv) Pregão Eletrônico nº 90130/2026 (processo administrativo nº 50601000606202691), correspondente ao segmento km 250,7 ao km 346,2 (doc. 06)”.

O autor ainda **requer o deferimento de tutela de urgência, inaudita altera pars, para imediata suspensão dos referidos pregões eletrônicos, ou de quaisquer atos a eles relacionados**, até julgamento final das pretensões. Ainda em sede de pedidos iniciais, requereu intimação do IBAMA e União para, querendo integrarem a lide (art. 5º, §2º da Lei 7.347/1985); intimação do MPF na qualidade de fiscal da lei; e determinação para que o DNIT faça juntar a íntegra de processo administrativo que ensejou o reenquadramento do empreendimento como meros melhoramentos e manutenções em rodovia, para fins de dispensa de licenciamento ambiental, dada a notícia de absoluta indisponibilidade de sistema SEI que permita acesso aos documentos técnicos que ensejaram os atos administrativos questionados.

Ao final, requer: a) o reconhecimento de nulidade dos editais de Pregões Eletrônicos DNIT nº90127, 90128, 90129 e 90130/2026, bem como de atos administrativo deles decorrentes, mediante reconhecimento de ilegalidade do enquadramento unilateral das obras como “*serviços de manutenção e/ou melhoramento*” (lastreado no parecer AGU nº023/2026), o que afastaria a incidência da hipótese de legal de dispensa de licenciamento ambiental prevista no art. 8º, inc. VII da Lei 15.190/2025; e b) que o DNIT se abstenha da execução de obras de reconstrução e asfaltamento no denominado “trecho do meio” da BR-319/AM até que concluído o regular procedimento de licenciamento ambiental retratado no procedimento IBAMA nº02001.006860/2005-95, na modalidade trifásica que comporta as licenças prévia, de instalação e operação (LP, LI e LO, respectivamente).

A presente ação foi distribuída por dependência aos autos de ação civil pública nº1001856-77.2024.4.01.3200, que questiona a validade da Licença Prévia nº672/2022, 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), a resultou e reconhecimento de viabilidade do empreendimento, a despeito de documentos técnicos em sentido contrário. Assim, requer a tramitação e julgamento conjunto das ações coletivas em comento, nos termos do art. 55, §3º do CPC.

A inicial está instruída com inúmeros documentos, dentre os quais se destacam: 1) Estatuto Social do Observatório do Clima (id. 2252335750); 2) Editais DNIT relativos aos Pregões Eletrônicos nº90127, 90128, 90129 e 90130/2026 (ids. 2252335804, 2252335859, 2252335912 e 2252335954), instruídos com termos de contratos e demais anexos; 3) Parecer AGU nº 023/2026 (id. 2252335997); 4) Licença Prévia IBAMA nº 672/2022 (id. 2252336128); 5) Parecer Técnico IBAMA nº 091/2005 (id. 2252336209); 6) Relatório de Vistoria IBAMA, datado de setembro de 2005 (id. 2252336266); 7) Relatório de Vistoria IBAMA nº 50/2007 (id. 2252336333); 8) Parecer IBAMA nº 78/2009 relativo ao primeiro EIA/RIMA (id. 2252336402); 9) Parecer Técnico IBAMA nº 9031197/2020, referente a análise do requerimento de licença prévia com solicitação de complementação de EIA/RIMA (id. 2252336468); 10) Parecer Técnico IBAMA nº 2/2021, relativo a análise complementar de EIA/RIMA do empreendimento da BR319, “trecho do meio” (id. 2252336536); 11) Parecer Técnico IBAMA nº 3/2022, relativo a análise complementar de EIA/RIMA do empreendimento da BR319, “trecho do meio” (id. 2252336628); 12) Ofício DNIT nº131475/2025/SRE – AM, datado de 02 de junho de 2025, em cujo teor foi comunicado às Superintendências do IBAMA e ICMBio a identificação de aberturas de ramais não autorizados ao longo da BR-319/AM (id. 2252336812); e 13) Nota Técnica nº2044/2024-MMA, contendo histórico, projeções e consequências do desmatamento vinculado à reconstrução e pavimentação da BR-319 (id. 2252337133), acompanhado do Despacho 51158/2024-MMA. Também foram juntados à inicial cópias da petição inicial e decisão judicial liminar prolatada nos autos de ação civil pública nº1001856-77.2024.4.01.3200, dentre outros.

No id. 2252383779 o DNIT compareceu aos autos requerendo prazo para sua oitiva prévia à análise do pedido de tutela de urgência.

É o relatório. **DECIDO.**

Em apertada síntese, o Laboratório do Observatório do Clima propôs a presente ação civil pública em face do DNIT, na qual pretende a anulação dos editais dos Pregões Eletrônicos nº 90127, 90128, 90129 e 90130/2026, publicados pelo DNIT em 13/04/2026, destinados à contratação de empresa para execução de "*serviços de melhoria no pavimento de rodovia*" no denominado "trecho do meio" da BR-319/AM, com investimento estimado de R\$ 678 milhões e sessões públicas designadas para 29 e 30/04/2026.

A ação foi distribuída por dependência à ACP nº1001856-77.2024.4.01.3200, em tramitação nesta mesma Vara, que questiona a validade da Licença Prévia nº 672/2022, expedida pelo IBAMA para o mesmo empreendimento. O principal cerne da referida ação civil pública seria a necessidade de providências e políticas estruturantes que deveriam preexistir ao licenciamento da obra, com vistas à prevenção e contenção de graves impactos socioambientais já documentados e identificados em documentos técnicos do IBAMA, com destaque à intensificação e agravamento expressivo de desmatamentos,

grilagem de terras públicas, perda de biodiversidade e forte pressão sobre recursos naturais, o que resultaria em catastrófica descaracterização dos elementos ecossistêmicos que sustentam a Floresta Amazônica como a conhecemos (vide cópia de decisão em tutela de urgência no id. 2252336970).

**Dito de outra forma, na ação** nº1001856-77.2024.4.01.3200, a discussão entende que a LP nº672/2022 teria ignorado premissas técnicas que implicariam reconhecer a inviabilidade da obra, no cenário atual de insuficiência das estruturas e políticas de governança ambiental e fundiária nas áreas de impacto direto e áreas influência do empreendimento, razão pela qual teria sido, em primeiro grau de jurisdição, deferida tutela de urgência para suspender os efeitos da referida Licença Prévia, com vistas a **“evitar que a recuperação da BR-319 seja sinônimo de destruição de Floresta Amazônica”**.

Já na presente ação civil pública (autos nº1020686-23.2026.4.01.3200), os autores alegam a ilegalidade e inconstitucionalidade do enquadramento do empreendimento com singelas melhorias e manutenções; o que por seu justificou a dispensa completa de qualquer licenciamento ambiental, com fundamento no art. 8, inc. VII da Lei 15.190/2025; que por fim fundamentou a decisão de submissão da obra a licitação por Pregão Eletrônico, para a imediata contratação da execução das obras do “trecho do meio”.

Em síntese, **o cenário de qualificação da obra da BR-319, “trecho do meio”, foi de obra de significativo impacto ambiental** – o que imporia sujeição a regular licenciamento ambiental de sistema trifásico e mediante EIA-RIMA que seja íntegro e completo – **para intervenções de melhoria e manutenção, que justificaria a absoluta ausência de licenciamento ambiental**, por dispensa formalizada em decisão do DNIT, sem qualquer manifestação ou participação do IBAMA ou qualquer outro órgão da política nacional do meio ambiente na esfera federal.

Nessa lógica, os autores entendem pela **nulidade do reenquadramento** da obra do “trecho do meio” da BR-319 – de “significativo impacto ambiental” para “melhorias e manutenções” –; que resultaria em **nulidade da dispensa de licenciamento ambiental**, decisão administrativa vinculada ao Parecer AGU nº 023/2026 no id. 2252335997; que por seu turno contaminaria de **nulidade os editais de Pregão Eletrônico** versados na inicial, que materializam decisão do DNIT de não sujeição a licenciamento ambiental.

**1.** Primeiramente, considerando a presença do DNIT no polo passivo e que a causa de pedir revolve controle judicial de validade de atos administrativos da referida autarquia (resumidamente, enquadramento de obras na BR-319 como melhoramento/manutenção, para fins de dispensa de licenciamento ambiental e subsequente sujeição do empreendimento a

pregão eletrônico para contratação de sua execução e prosseguimento), entendendo atendido o critério de competência absoluta retratado no art. 109, inc. I da CF/88.

Ainda, o autor apresentou pedido de reconhecimento de conexão por afinidade entre a presente ação e a ação civil pública nº1001856-77.2024.4.01.3200, aos fundamentos de que ambas apresentariam mesmo “contexto fático e jurídico”, relativo à necessidade de licenciamento ambiental para o “trecho do meio” da BR-319, inviabilidade da obra no estado atual de governança socioambiental e fundiária, regularidade do licenciamento ambiental e impossibilidade de sua dispensa. Por conseguinte, a parte autora requer aplicação do disposto no art. 55, §3º do CPC (tramitação e julgamento conjunto de ações conexas), com vistas a racionalizar a instrução e prestação jurisdicional, bem como evitar julgamentos conflitantes e/ou soluções incompatíveis para uma mesma situação de fato (obras da BR-319).

Não obstante os argumentos apresentados, entendo prudente **postergar a análise de possível conexão por afinidade e reunião de autos**, para momento posterior à fase postulatória e instalação do contraditório entre as partes.

**2.** A parte autora pretende a análise do pedido de tutela de urgência, de forma liminar e inaudita altera pars (art. 30, §2º, primeira parte, do CPC), aos fundamentos de que a espera para manifestação prévia do réu poderá causar danos ambientais irreversíveis às florestas de entorno da BR-319, capazes de comprometer o resultado útil do processo, que tem por pretensão o reconhecimento de necessidade de sujeição a licenciamento ambiental – instrumento essencial ao controle ambiental, por tornar possível a identificação e registro documental (inclusive através de EIA-RIMA) de riscos e impactos ambientais de determinado empreendimento, para fins de efetivo planejamento e adoção de medidas capazes de evitar, prevenir, mitigar e compensá-los adequadamente.

Para fins de justificar a verossimilhança do direito e o perigo de demora na prestação jurisdicional, os autores consignaram, em termos:

“A probabilidade do direito decorre da manifesta nulidade do enquadramento adotado pela Administração, que, ao qualificar intervenções de significativo impacto, assim consideradas pela autoridade licenciadora, como mera manutenção e/ou melhoramento, afastou indevidamente a exigência de licenciamento ambiental, em desconformidade com o regime constitucional de proteção ao meio ambiente e com o histórico técnico do próprio processo de licenciamento da BR-319 (doc. 22).

**O perigo de dano, por sua vez, é evidente e iminente, na medida em que os certames já se encontram em curso, com sessão pública designada, e sua continuidade permitirá a rápida consolidação de vínculos contratuais e o avanço de medidas voltadas à execução das obras, criando situação de difícil reversão.** Soma-se a isso o fato de que **a própria expectativa de pavimentação da rodovia já atua como vetor de indução de desmatamento, ocupação desordenada e degradação ambiental na região** (doc. 17)” (destaquei).

A concessão da liminar “inaudita altera pars” está justificada, dada a inegável urgência da situação e comprovada proximidade das sessões públicas. Está demonstrado nos autos que os editais DNIT, relativos aos Pregões Eletrônicos nº90127, 90128, 90129 e 90130/2026 (ids. 2252335804, 2252335859, 2252335912 e 2252335954) – todos para “Contratação de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Melhoramento no Pavimento de Rodovia na BR-319/AM” – estão agendados para os dias 29 e 30 de abril, nos horários de 10:30 e 11:00 horas (horário de Brasília).

A realização dos pregões implicará em empenho de recursos públicos na ordem de R\$678.000.000,00 (seiscentos e setenta e oito milhões de reais), com celebração de contratos e custos para os licitantes, em circunstâncias que podem ensejar responsabilidades contratuais ou legais para o Poder Público, consolidando expectativas quanto à execução da obra, sem que se possa, neste momento, ter certeza quanto ao acerto da dispensa de licenciamento ambiental, para obra de grande porte (infraestrutura rodoviária) e documentada como de significativo impacto ambiental em inúmeros documentos juntados aos autos, produzidos pelo próprio DNIT e IBAMA.

Em sentido inverso, **a suspensão dos certames não impede que os Pregões Eletrônicos possam ser realizados em um futuro próximo**, sem riscos de prejuízos diretos ao erário ou para terceiros contratantes com a Administração Pública. Ou seja, não há risco de dano reverso, dada a possibilidade de renovação dos Pregões Eletrônicos que apenas serão adiados, por ora.

Por estas razões, reconheço **inexistente o risco de irreversibilidade** da suspensão dos efeitos de tais editais e correlatos atos administrativos, até que o contraditório seja instalado nos autos e esclarecimentos sejam prestados tanto pelo IBAMA, quanto pelo DNIT (art. 300, §3º do CPC). Por este motivo, não há que se falar na proibição do art. 1º, §3º da Lei nº8.437/1992, uma vez reconhecida a reversibilidade da medida de urgência, sem risco de esgotamento do objeto da presente ação civil pública.

**3. Especificamente quanto ao pedido de tutela de urgência antecipada, entendo presentes as premissas e requisitos para seu deferimento parcial.**

A tutela de urgência antecipada é medida processual para a imediata realização da tutela final pretendida, nos casos em que o tempo de tramitação da ação coloque em risco ou inviabilize futura realização do direito material discutido. Trata-se de importante técnica processual para assegurar que eventual e futura fruição do direito não seja comprometida pelo decurso do tempo, dando concretude ao princípio da efetividade da tutela jurisdicional, ou seja, providência jurisdicional capaz de evitar que o tempo de duração do processo resulte em verdadeira negativa de acesso à justiça e prestação jurisdicional (art. 5º, inc. XXXV da CF/88).

Nos termos do art. 300 do CPC, o deferimento de tutela de urgência requer evidências de probabilidade do direito (*fumus boni iuris*) e perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo (*periculum in mora*). Ademais, nas hipóteses de tutela de urgência de natureza antecipatória, não será concedida a medida, quando “*houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão*”, na forma do §2º do art.300, do CPC.

Em cognição sumária, própria da atual fase processual, **está demonstrada a probabilidade e verossimilhança do direito discutido.**

A BR-319 constitui eixo rodoviário de 877 km que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, cortando transversalmente a Floresta Amazônica. O denominado "trecho do meio" está inteiramente inserido em área de “elevada sensibilidade ecológica”, rica biodiversidade e sobre forte pressão histórica de desmatamento, grilagem de terras e ocupação desordenada.

Segundo registros históricos retratados em diversas ações que tramitaram e tramitam perante a Justiça Federal, a rodovia BR-319 foi construída na década de 70, sem licenciamento ambiental prévio, e permaneceu sem manutenção entre as décadas de 80 e 90, o que culminou na perda de trafegabilidade, pela completa deterioração de parte significativa de sua estrutura, notadamente o “trecho do meio”, que perdeu sua cobertura asfáltica.

Em 2005, o governo federal decidiu reconstruir a pavimentação da rodovia, consoante processo administrativo nº2001.006860/2005-95. Informações de início das obras sem licenciamento ambiental, resultaram em apurações em sede de inquérito civil público, que culminou na assinatura de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) entre o MPF, o IBAMA e o DNIT, para sujeição da obra rodovia BR-319 a licenciamento ambiental, como condição ao prosseguimento das intervenções. A celebração do TAC foi resultado do reconhecimento do significativo impacto ambiental das obras na rodovia, com obrigação de sujeição a licenciamento ambiental regular, no modelo trifásico.

Em tempos de inegáveis investidas por desregulamentação ambiental e agravamento da crise climática, não custa repetir e destacar a importância ímpar do licenciamento ambiental. Trata-se de **um dos mais importantes instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente** (art. 9º, IV, da Lei nº6.938/81 e Lei Complementar 140/2011, art. 2º, II).

Mecanismo, por excelência, de **controle estatal de atividades com potencial ou efetivo impacto ambiental (art. 225, §1º, V da CRFB)**, o licenciamento ambiental dimensionar obras e atividades, conhecer detalhadamente seus impactos e influências (diretas e indiretas), planejar e antever as salvaguardas necessárias ao controle pelo Poder Público, inclusive mediante imposição de condicionantes mitigadoras e compensadoras de impactos negativos.

O licenciamento ambiental é procedimento que **torna público o empreendimento e suas consequências**, permitindo participação e escrutínio público na tomada de decisão, principalmente participação daqueles que são imediatamente afetados pela atividade ou obra licenciada. Daí a insistência quase uníssona da doutrina, de que o licenciamento deve ser prévio, com vistas a evitar completo esvaziamento dos princípios da prevenção e precaução em matéria de Direito Ambiental.

Não por outra razão, o licenciamento ambiental é apontado como principal mecanismo de concretização dos direitos fundamentais ambientais de cariz procedimental, meio para exercício de verdadeira cidadania socioambiental; permitindo harmonização de interesses que possam estar em aparente colisão (no caso dos autos, direito de desenvolvimento de infraestrutura regional e proteção da integridade do bioma amazônico contra interferências que possam conduzi-lo ao ponto de não retorno ou mesmo destruição completa de seus elementos naturais essenciais).

Em síntese, o licenciamento ambiental permite **controle público de atividades que impactam o meio ambiente**, permitindo aferir a viabilidade ambiental do empreendimento, sua adequação locacional, instalação, funcionamento, ampliação e operação (Resolução CONAMA nº237/1997), com vistas a assegurar a **imposição de medidas para evitar, mitigar ou compensar degradação ambiental** – medidas fundamentais para a internalização dos impactos negativos e equalização da assimetria de poder que existe entre proponente de um projeto/empreendimento e sociedade difusa (aqui incluídas futuras gerações, que hoje não possuem voz própria para vindicar seus direitos fundamentais socioambientais).

Pois bem. No caso dos autos, o questionamento jurídico se volta para os dois principais eixos: a) validade do enquadramento das obras do “trecho do meio” da BR-319 apenas como “*serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas*”, para fins de controle de validade do ato administrativo de dispensa de licenciamento ambiental (literalidade do art. 8º, VII da Lei 15.190/2025), materializada no Parecer AGU nº023/2026 (id. 2252335997); e b) por consequência, validade dos Pregões Eletrônicos nº90127, 90128, 90129 e 90130/2026 (ids. 2252335804, 2252335859,

2252335912 e 2252335954), que estão ancorados nos atos e procedimentos administrativos de enquadramento técnico da obra e respectiva dispensa de licenciamento ambiental, inclusive por força da teoria dos motivos determinantes dos atos administrativos.

Especificamente quanto ao enquadramento (classificação) da obra como “*serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas*”, os autores afirmam que o respectivo processo administrativo do DNIT, embasando o enquadramento e abertura dos certames, encontra-se indisponível no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desde a publicação dos editais, em 13/04/2026.

Os autores teriam formulado pedido de acesso à informação, recebendo resposta de que o pedido seria respondido no prazo legal, que seria em data posterior à realização das sessões públicas dos pregões (interpretação do art. 49 da Lei 9.784/1999, que estabelece o prazo geral de trinta dias). Neste sentido, fez juntar aos autos documento de id. 2252337042, datado de 15/04/2026.

Assim, segundo os autores, estaria frustrada, até o presente momento, a oportunidade de análise aprofundada e escrutínio público dos atos administrativos que enquadram a obra como “*melhorias e manutenções de instalações preexistentes*”.

De fato, compulsando a íntegra dos editais de Pregão Eletrônico impugnados Pregões Eletrônicos nº90127, 90128, 90129 e 90130/2026 (ids. 2252335804, 2252335859, 2252335912 e 2252335954), bem como seus anexos e minutas de contrato, **não é possível identificar quais seriam as intervenções, serviços e providências submetidas ao certame, com vistas a confrontar e analisar se de fato são diminutas intervenções – para fins de classificação como melhorias e manutenções –, ou se são capazes de caracterizar um início de instalação e execução das obras de reconstrução da rodovia**, antes mesmo da existência de uma licença de instalação válida emitida pelo IBAMA.

Referidos documentos fazem constante menção ao “termo de referência”, que certamente deve conter a descrição detalhada do objeto do pregão, para contratação da “**execução dos serviços de melhoramento serviços no pavimento da Rodovia BR-319/AM**”. A opacidade e real empecilho à análise do termo de referencia impede compreensão e controle efetivo se a contratação de tais serviços atende aos imperativos de proteção ambiental, com destaque à necessária sujeição a estudos de impacto ambiental e regular licenciamento para obras de significativo impacto ambiental. Para esta constatação, vide ids. 2252335804, 2252335859, 2252335912 e 2252335954.

Os autores se insurgem contra o enquadramento, em relação ao “trecho do meio” da BR-319, por entender que intervenções como “*drenagem, elevação da via, base e revestimento*”, que teriam sido anunciadas pelo DNIT, não poderiam ser qualificadas como meros melhoramentos ou manutenções; porquanto apresentam-se como verdadeira reconstrução de infraestrutura que deixou de existir pelo decurso do tempo, passado mais de meio século desde sua inicial construção (na década de 70).

O Parecer AGU nº 023/2026 (id. 2252335997), ao fazer menção a um parecer do DNIT (referido como “PFE/DNIT”), faz prova da premissa fática e jurídica segunda a qual a qualificação de um empreendimento como sendo de “***manutenção e melhoramento de rodovias preexistentes***” (...), “***traduz presunção legal de baixo impacto, fundada em critérios técnicos e de política pública***”. Neste sentido, são os trechos do referido Parecer AGU nº 023/2026, em termos:

*II.3. Situação concreta do Trecho do Meio da BR319 “a qualificação das intervenções como manutenção ou melhoramento, bem como a comprovação da pavimentação prévia do trecho, são matérias de caráter estritamente técnico, não cabe ao órgão jurídico emitir juízo de valor sobre tais aspectos, os quais devem ser exclusivamente avaliados pelas unidades técnicas responsáveis do DNIT”.*

*(...) Assim, com o intuito de subsidiar deliberação administrativa ou judicial tendente ao reconhecimento de perda de objeto do licenciamento ambiental nas ações judiciais em curso, mostrase imprescindível a elaboração e juntada de notas técnicas conclusivas das áreas finalísticas, contendo diagnóstico circunstanciado do escopo das obras e sua aderência aos parâmetros do art. 8º, VII, da Lei nº 15.190/2025. Nessa linha, recomenda-se a juntada ao processo de manifestação fundamentada das áreas técnicas do DNIT e deste MT (SNTR).*

*(...) Caso o DNIT (área técnica) certifique que as obras configuram manutenção/melhoramento em rodovia anteriormente pavimentada ou que as intervenções se limitam à faixa de domínio/servidão sem expansão que descaracterize a natureza de melhoria, aplicase a dispensa de licenciamento prevista no art. 8º, VII da LGLA, a partir de 07/02/2026.*

***(...) III. CONCLUSÃO. Diante do exposto, conclui-se que: O art. 8º, inciso VII, c/c o art. 60, da Lei nº 15.190/2025 dispensa o licenciamento do trecho do meio da BR319, desde que haja o enquadramento como manutenção/melhoramento pelo DNIT (art. 8º, VII); Nas ACPs, pode ser alegada perda do objeto”.*** (Destaquei).

Dito de outra forma, para o DNIT, a obra da BR-319 consubstancia “*melhoramento e manutenção de instalação preexistente*” e, por consequência lógica do próprio parecer, “***traduz presunção legal de baixo impacto, fundada em critérios técnicos e de política pública***”, para fins de dispensa do licenciamento ambiental, por aplicação do art. 8º, inc. VII da Lei 15.190/2025, entendimento chancelado pela AGU no parecer acima transcrito. Estas duas premissas são controversas.

Somado ao desaparecimento da infraestrutura que já existiu, o que torna questionável a cláusula legal “**infraestrutura em instalações preexistentes**”, a “**presunção legal de baixo impacto**” contradiz quase duas décadas de considerações técnicas no sentido de que as obras da BR-319 são classificadas como de “**significativo impacto ambiental**”, identificado inclusive por EIA-RIMA produzido pelo próprio DNIT.

A qualificação das obras como de significativo impacto ambiental são a premissa para celebração do TAC e a quase totalidade dos documentos técnicos do IBAMA que se seguiram, alguns dos quais acostados aos presentes autos e que podem ser assim resumidos:

**i.** Parecer Técnico nº 091/2005 e Relatório de Vistoria (set/2005): Alertas sobre impacto do desmatamento, valorização de terras e ocupação predatória (id. 2252336209).

**ii.** Relatório de Vistoria nº 50/2007: Reiteração dos riscos, comparando a BR-319 à BR-163 e à Transamazônica (id. 2252336333).

**iii.** Parecer nº 78/2009 (1º EIA/RIMA): Viabilidade condicionada a cenário de governança ambiental robusta, ainda inexistente. Técnicos advertiram que a implantação sem controle prévio seria “*desastroso e altamente impactante em termos ambientais para a região, com prejuízos bilionários para o país*” (id. 2252336402).

**iv.** Parecer Técnico nº 9031197/2020 (2º EIA/RIMA): IBAMA reafirmou gravidade dos impactos, dependência de articulação interinstitucional e ausência de garantias de implementação das medidas de mitigação (id. 2252336468).

**v.** Parecer Técnico nº 2/2021: Reiterou cenário concreto de desmatamento ilegal, ocupação irregular e ausência de governança ambiental efetiva (id. 2252336536).

**vi.** Parecer Técnico nº 3/2022: Pela primeira vez, admitiu a concessão de Licença Prévia, convertendo exigências que eram pressupostos de viabilidade em condicionantes a serem implementadas posteriormente, sem alteração substancial do quadro fático (id. 2252336628).

**vii.** Nota Técnica nº2044/2024-MMA, contendo histórico, projeções e consequências do desmatamento vinculado à reconstrução e pavimentação da BR-319 (id. 2252337133), acompanhado do Despacho 51158/2024-MMA.

A documentação do IBAMA, listada acima é categórica em classificar o empreendimento como sendo de “significativo impacto ambiental”, classificação que o sujeita a licenciamento ambiental e apresentação de EIA-RIMA, nos exatos termos do art. 225, §1º, inc. IV da CF/88. Aliás, a Nota Técnica nº2044/2024-MMA (id. 2252337133) traz conclusões que deixam patente essa classificação, em suas conclusões, em termos:

***“4.1. Esta Nota Técnica apresenta, a partir da literatura científica e de dados oficiais disponíveis, o histórico de desmatamento vinculado à construção e pavimentação de rodovias na Amazônia. Os dados mostram que, mesmo antes do início das obras de pavimentação, ocorre uma tendência de aumento do desmatamento. Isso é explicado pelo caráter especulativo do desmatamento na região, que aguarda a valorização das terras a partir da reconstrução e pavimentação das rodovias, como é o caso da BR-319. Existem também evidências de processos de grilagem de terras que vão muito além da área de influência utilizada nos processos de licenciamento ambiental (definida pela Portaria Interministerial nº 60/2015), o que demonstra uma situação frágil do ponto de vista fundiário e ambiental.***

***4.2. Diferentes estudos indicam que a reconstrução e pavimentação da BR-319 e rodovias adjacentes levariam a um aumento significativo no desmatamento na região, podendo ser até quatro vezes superior a um cenário tendencial sem o empreendimento. Esse desmatamento adicional, por sua vez, vai gerar 8 bilhões de toneladas de CO2 até 2050, inviabilizando o alcance das metas climáticas apresentadas pelo Brasil no escopo da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas e do compromisso de desmatamento zero até 2030.***

***4.3. O não alcance dessas metas terá consequências comerciais e geopolíticas significativas, gerando obstáculos adicionais para a exportação de produtos brasileiros e atração de investimentos. Além dos impactos globais, o aumento do desmatamento irá interferir no regime de chuvas em escala regional, reduzindo a produção agropecuária e o abastecimento de água para grandes centros urbanos nas regiões Centro-Oeste e Sudeste.***

***4.4. Diante dessa situação, a quinta fase do Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm), que abrange o período de 2023 a 2027, colocou em evidência a urgência de um maior alinhamento do planejamento e da execução de grandes empreendimentos de infraestrutura, em especial***

*aqueles relacionados ao transporte terrestre, às metas nacionais de redução do desmatamento e da emissão de gases de efeito estufa.*

***4.5. No caso específico da BR-319, como pré-requisito para a continuidade de qualquer processo de análise da viabilidade socioambiental do empreendimento, é fundamental a realização de ações estruturantes que permitam estabelecer, previamente, um quadro mínimo de governança ambiental e territorial capaz de mitigar os impactos socioambientais decorrentes das mudanças provocadas na dinâmica de ocupação do território. Entre essas medidas, já previstas pelo PPCDAm, destacam-se:***

*Definir metodologia para avaliação dos potenciais impactos diretos e indiretos dos grandes empreendimentos e projetos de infraestrutura sobre a meta de desmatamento zero até 2030 e de neutralização de carbono até 2050 (GEE decorrentes da mudança no uso do solo) para apoiar o planejamento e diretrizes para o licenciamento ambiental, com eventual revisão da Portaria Interministerial nº 60/2015 e outros normativos;*

*Promover a efetiva destinação das terras públicas federais e estaduais, que totalizam uma área de aproximadamente 12,8 milhões de hectares e têm concentrado mais da metade do desmatamento registrado na região;*

*Fortalecer a gestão ambiental e territorial das terras indígenas, unidades de conservação e projetos de assentamento já existentes, considerando a experiência na BR-163 e os riscos de redução da proteção de uma série de áreas protegidas por medidas do Legislativo federal e estadual;*

*Atuar de forma permanente e integrada em ações de fiscalização e monitoramento do desmatamento, dos incêndios e da degradação florestal, abarcando a criação de postos avançados multiagências, com órgãos ambientais e de segurança pública, para fortalecer a presença do Estado nas regiões mais isoladas da área de influência da BR-319, sobretudo no “trecho do meio”;*

*Criar delegacia descentralizada da Polícia Federal e restabelecer a unidade técnica do Ibama em Humaitá – fechada desde que garimpeiros atearam fogo em suas instalações, em 2017 –, considerando, inclusive, a possibilidade de elevação de seu status para gerência regional da autarquia;*

*Combater os crimes e infrações ambientais, de modo a reduzir as taxas de desmatamento para níveis inferiores aos observados em 2014, quando a rodovia se tornou trafegável novamente durante a estação chuvosa;*

*Fomentar ações de regularização fundiária e ambiental, permitindo uma maior responsabilização dos detentores dos imóveis rurais pelo descumprimento de suas obrigações legais;*

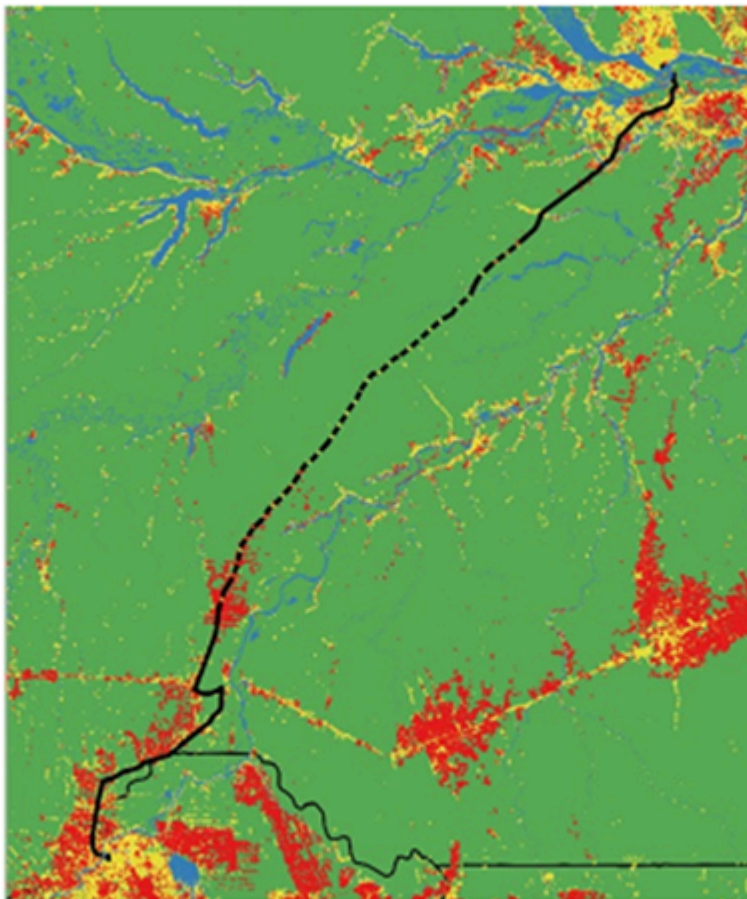
*Implementar programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, baseados em modelos de produção que impliquem em menores impactos sociais e ambientais, de acordo com as aptidões da região (como, por exemplo, o ecoturismo, o manejo florestal sustentável, as cadeias de produtos da sociobiodiversidade e a agricultura familiar).*

*4.6. De modo a evitar, portanto, a concretização dos cenários projetados, entende-se que tais ações estruturantes (que não se pretendem exaustivas) são essenciais para o ordenamento da ocupação da área de influência da BR-319. Tais **medidas preventivas devem ser consideradas tanto em processos mais amplos de planejamento – como a avaliação ambiental estratégica –**, quanto no **aprimoramento das condicionantes estabelecidas na licença prévia para reconstrução e pavimentação do “trecho do meio” da rodovia**, suspensa no último dia 25 de julho, em primeira instância, pela Justiça Federal do Amazonas”.*

A Nota Técnica nº2044/2024-MMA contém rico histórico, projeções e consequências do desmatamento vinculado à reconstrução e pavimentação da BR-319, acompanhado do Despacho 51158/2024-MMA. Estes documentos deixam claro o cenário de graves impactos e danos à Floresta no entorno da BR-319, evidenciando tratar-se de empreendimento de significativo impacto ambiental, o que reforça a verossimilhança e probabilidade do direito discutido, com destaque à nulidade de dispensa de licenciamento ambiental para obras de pavimentação do “trecho do meio” da BR-319/AM, retratado no Parecer AGU nº023/2026 (id. 2252335997).

Neste particular, são muito elucidativas as imagens e mapas que instruem a referida nota técnica, conforme abaixo:

*“Figura 2. Trechos pavimentados da BR-319 (linha contínua) e não pavimentados (linha tracejada), com desmatamento anterior (amarelo) e posterior (vermelho) a 2007, observado pelo Prodes/Inp”:*



3.1.8. Esse processo também se acelerou nos últimos anos. Em 2008, os 18 municípios sob a influência da BR-319 somaram 534 km<sup>2</sup> de desmatamento, o que representou 4% do total da Amazônia. Porém, com as obras de manutenção e recuperação do “trecho do meio”, iniciadas em 2014, o desmatamento na região passou a subir de forma sistemática. Em 2018, foram suprimidos 1.017 km<sup>2</sup> de floresta nativa, mesmo ano em que a rodovia se tornou trafegável na estação chuvosa pela primeira vez, desde os anos 1980. Com a expectativa do início das obras de pavimentação no “trecho do meio”, houve outro salto no desmatamento, que chegou, em 2022, a 2.240 km<sup>2</sup>, representando 18% do total desmatado em toda a Amazônia (Figura 3).

O dever de sujeição a licenciamento ambiental mediante elaboração de estudo de impacto ambiental, é imperativo constitucional que não está na esfera ampla discricionariedade ou disponibilidade de qualquer ente do Poder Público.

Ainda, as circunstâncias de riscos de graves danos à Floresta Amazônica e os desafios postos para uma eficiente governança socioambiental e fundiária na região vêm se agravando no tempo, constatações que vêm sendo documentadas há pelo menos duas décadas de discussão do licenciamento ambiental da rodovia. Isso reforça que estamos diante de obra de expressivo impacto ambiental, constatação que não pode ser afastada por manobras técnicas para interpretação de conceitos legais indeterminados da Nova Lei Geral de Licenciamento (Lei 15.190/2025).

Logo, nenhuma lei ou norma pode ser aplicada de forma a tornar letra morta o imperativo de sujeição a controle, via licenciamento ambiental, para empreendimentos e obras de significativo impacto ambiental, sob pena de inconstitucionalidade e flagrante violação ao princípio da proibição ao retrocesso em matéria de direitos humanos e fundamentais.

Não por acaso, a aprovação da Lei 15.190/2025 foi cercada de debates acalorados, vetos, derrubadas de vetos e atuais questionamentos de constitucionalidade nas ADIs 7913, 7916 e 7919, em tramitação no Supremo Tribunal Federal; circunstâncias que inspiram muita prudência por parte dos três Poderes, na aplicação da referida legislação.

Assiste razão aos autores, quando propugnam que o 8º, inc. VII da Lei 15.190/2025 deve ser interpretado de forma a evitar o esvaziamento completo da norma constitucional do art. 225, §1º, inc. IV da CF/88, segundo o qual, incumbe ao Poder Público “*exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade*”, condição imprescindível à efetividade de um direito fundamental ao meio ambiente sadio e equilibrado – e aqui destaco a integridade ecossistêmica da maior e mais importante Floresta Tropical do planeta (patrimônio nacional, na forma do §4º do mesmo dispositivo constitucional).

Na interpretação do art. 8º, inc. VII da Lei 15.190/2025, uma importante questão jurídica se coloca: **pode o empreendedor** (proponente da obra ou empreendimento, no caso, o DNIT), **unilateralmente autoclassificar seu empreendimento como hipótese de não sujeição ao licenciamento**, suprimindo, assim, a competência do IBAMA para o controle prévio em sede de licenciamentos marcadamente de interesse federal (Lei Complementar 140/2011, art. 7º, XIV, com respaldo nos arts. 23 e 24 da CF/88)??

Num primeiro momento, a interpretação adequada do art. 8º, inc. VII da NLGL impõe quatro premissas: i) a hipótese de dispensa do art. 8º, inciso VII, constitui uma exceção e como tal deve ser interpretada restritivamente; ii) a norma pressupõe que se trate de “*manutenção*” ou “*melhoramento*” em sentido estrito, linguagem que parece afastar hipóteses de verdadeira reconstrução de rodovia degradada, o que é ontologicamente distinto de manutenção; iii) aferição do enquadramento, ainda que a norma seja autoaplicável, não pode ser realizada exclusivamente pelo empreendedor ou proponente da obra, com interesse direto na redução de custos implícitos no licenciamento ambiental, sob pena de supressão

do controle institucional que é atribuição do órgão ambiental responsável pelo licenciamento de poder de polícia ambiental; e iv) o art. 8º, VII não revogou, nem poderia revogar, a exigência constitucional do EIA/RIMA para atividades causadoras de significativa degradação ambiental (art. 225, §1º, inciso IV, CF/88).

A sistemática do licenciamento ambiental traz em si a ideia de controle, que pressupõe a distinção estrutural entre o **empreendedor** (proponente do empreendimento ou obra, qualificado como sujeito do controle) e a **autoridade licenciadora** (autoridade com competência administrativa para exercício do controle estatal e poder de polícia ambiental), dotado de atribuições para avaliar, condicionar, aprovar ou negar o licenciamento ambiental.

Essa distinção é pressuposto lógico da própria função do licenciamento como instrumento de controle preventivo. Nessa lógica, se o empreendedor pode ele mesmo determinar que seu empreendimento não precisa de licença, o controle preventivo se converte em mera formalidade burocrática, esvaziada de qualquer força normativa real.

A confusão entre as posições de empreendedor e de autoridade licenciadora viola, em essência, o **princípio da impessoalidade** (art. 37, caput, CF/88) e o **princípio da separação entre interessado e julgador**, dado o inegável conflito de interesses na proposição e aprovação do empreendimento/obra.

Logo, a decisão sobre a sujeição ou não sujeição ao licenciamento ambiental é ato administrativo que envolve avaliação técnica submetida ao arcabouço constitucional, legal e regulatório sob a competência administrativa de determinado agente público incumbido de exercer o poder de polícia ambiental e poder regulatório ambiental.

Neste particular, o Parecer AGU nº023/2026 parece padecer de vício, por fundamentar juridicamente a conduta do DNIT de autotransclassificar as obras da BR-319 como hipótese de não sujeição ao licenciamento, sem que detenha competência em matéria de licenciamento ambiental e sem que esteja representando entendimento do IBAMA, no referido documento.

Mais grave ainda. Ao atribuir ao DNIT (empreendedor e proponente da obra, portanto, parte interessada) a prerrogativa de certificar o próprio enquadramento, o Parecer AGU nº023/2025 inverte a lógica do controle, permitindo **autopronúncia de não sujeição ao licenciamento ambiental**, o que parece subverter a lógica de controle e poder de polícia próprio do licenciamento ambiental. Imagine-se, por analogia, que uma empresa de mineração, por parecer de seu departamento jurídico, possa declarar que sua atividade não exige licença de lavra, dispensando a manifestação da ANM.

Caberia indagar ainda, se a norma do art. 8º, inc. VII da NLGL seria autoaplicável, independentemente de qualquer manifestação do IBAMA, enquanto órgão licenciador. A ideia conflita com o posicionamento técnico que vem se firmando ao longo de anos, para as obras do “trecho do meio” da BR-319 – no sentido de se tratar de empreendimento de significativo impacto ambiental, a exigir licenciamento de regime jurídico trifásico e sujeito a EIA-RIMA.

Os impactos da pavimentação da BR-319, sobretudo no que diz respeito ao recrudescimento do desmatamento, grilagem de terras e pressão nas áreas de territórios de entorno, estão documentados, inclusive, em relatório do próprio DNIT.

Consta dos autos cópia do **ofício DNIT nº131475/2025/SRE – AM, datado de 02 de junho de 2025**, em cujo teor foi comunicado às Superintendências do IBAMA e ICMBio a identificação de abertura de dezenas de ramais (estradas clandestina) não autorizados ao longo da BR-319/AM, com solicitação de avaliação quanto aos possíveis impactos ambientais (id. 2252336812), documento que está instruído com relatório de identificação dos ramais clandestinos, contendo mapas, fotografias e imagens de satélite. O documento pontuou, expressamente:

***1. A Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas, no exercício de suas atribuições institucionais, informa que, no âmbito das atividades de monitoramento e fiscalização da Rodovia BR-319/AM, foram identificadas aberturas de ramais e acessos não autorizados, implantados de forma irregular ao longo do traçado da rodovia, em pontos diversos da malha sob jurisdição desta Superintendência.***

*2. As referidas intervenções não possuem autorização por parte do DNIT, conforme estabelecido na Resolução nº 07/2021, que disciplina o uso e ocupação da faixa de domínio das rodovias federais sob sua administração. As ações de abertura dos referidos ramais sem aprovação do DNIT representam risco à segurança da via e à integridade da infraestrutura rodoviária.*

*3. Diante disso, esta Superintendência solicita a avaliação técnica por parte desse Instituto e do ICMBio, no âmbito de suas competências legais, da situação relatada. 4. Colocamo-nos à disposição para compartilhar os dados técnicos disponíveis, como georreferenciamento, registros fotográficos e relatórios de inspeção, que possam subsidiar a atuação coordenada entre os órgãos. No Anexo I apresentamos relatório da identificação dos ramais ao longo da BR-319.*

O documento contém inúmeras fotos que falam por si, evidenciando gravidade dos danos ambientais e florestais ao longo do traçado da rodovia e confirmando a persistente a insuficiência das condições de governança ambiental e fundiária na área de entorno da BR-319. O mencionado relatório DNIT corrobora o inteiro teor da Nota Técnica nº2044/2024-MMA (id. 2252337133), que traz imagens confirmando o estado de degradação florestal na área de influência da BR-319.

*“Figura 5. Estradas secundárias na área de influência da BR-319”:*