



Número: **1016749-49.2019.4.01.3200**

Classe: **CUMPRIMENTO DE SENTENÇA CONTRA A FAZENDA PÚBLICA**

Órgão julgador: **1ª Vara Federal Cível da SJAM**

Última distribuição : **19/12/2019**

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

Processo referência: **0005716-70.2005.4.01.3200**

Assuntos: **Causas Supervenientes à Sentença**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

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

Partes		Procurador/Terceiro vinculado	
Ministério Público Federal (Procuradoria) (EXEQUENTE)			
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (EXECUTADO)			
Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
267623888	30/06/2020 16:39	<a href="#">Impugnação do MPF.</a>	Impugnação



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA 1ª VARA DA  
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO AMAZONAS

Processo nº 1016749-49.2019.4.01.3200

Exequente: Ministério Público Federal

Executado: DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

*“No caso, as atividades potencialmente causadoras de significativo impacto ambiental foram definidas num Termo de Acordo e Compromisso realizado entre o DNIT e o IBAMA (fls. 883-891), que definiu os trechos de recuperação da rodovia BR-319 que exigiam a realização do estudo.*

**Dentre esses trechos está o segmento C (Km 177,8 a km 250 – fl. 884). Assim, o EIA é exigência indelével para a recuperação do trecho”<sup>1</sup>.**

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelos Procuradores da República signatários, vem, respeitosamente, impugnar o RDC Eletrônico nº 216/2020, cujo objeto é a *“contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras para reconstrução do lote C da Rodovia BR-319/AM”*, pelos fatos e fundamentos jurídicos que passa a expor:

<sup>1</sup> Trecho do acórdão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região que negou provimento à apelação do DNIT e posteriormente transitou em julgado. ID 225240939 (fl. 1.046).





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

---

**I – BREVE HISTÓRICO SOBRE O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA RODOVIA BR-319**

1. A BR-319 é uma rodovia federal que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, com 885 quilômetros de extensão. Foi construída entre 1968 e 1973 e inaugurada oficialmente em 1976, durante o governo do presidente Ernesto Geisel, no contexto do projeto de integração da Amazônia promovido pelo regime militar.
2. Nas décadas de 1980 e 1990, a manutenção da estrada foi abandonada pelo poder público. A rodovia foi fechada por volta de 1988, quando a empresa que ainda explorava a linha Porto Velho-Manaus decidiu suspender os serviços, por falta de condições de trafegabilidade.
3. Somente na década de 2000 as obras de pavimentação foram retomadas, tendo sido asfaltadas as duas pontas da rodovia (Manaus-Careiro e Humaitá-Porto Velho) com base na Portaria Interministerial MMA/MT nº 288/2013, que dispensou do licenciamento ambiental as obras de pavimentação de rodovias já existentes.
4. O trecho central, com 405,7 km de extensão, no entanto, não foi contemplado pela Portaria nº 288/2013, pois a obra não foi considerada “mera pavimentação”, e sim verdadeira “reconstrução” da estrada.
5. Este trecho central, devido à sua situação precária, com apenas resquícios do asfalto original, sistema de drenagem comprometido, necessidade de execução e recuperação de mais de uma centena de pontes, de construção e reconstrução de bueiros, de atividade de jazidas de empréstimo de material para a construção da estrada, **permanece aguardando a elaboração de seu estudo de impacto ambiental (EIA/RIMA) para avaliação definitiva pelo IBAMA.**

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

6. Atualmente, as atividades de manutenção, conservação, restauração e pavimentação da rodovia BR-319 estão sendo licenciadas pela autarquia federal, por meio de dois processos administrativos distintos: 2001.006860/2005-95 e 02005.000158/2016-31.
7. Quando o Governo Federal decidiu recuperar o pavimento da rodovia BR-319, no ano de 2005, foi iniciado o **processo administrativo nº 2001.006860/2005-95** para o licenciamento ambiental das obras.
8. Em 22/06/2007, foi celebrado Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA (órgão licenciador) e DNIT (empreendedor), estabelecendo-se critérios e procedimentos para o licenciamento ambiental das obras de pavimentação e reconstrução da rodovia (ID 225240932).
9. De acordo com o Termo de Acordo e Compromisso, a continuidade das obras no trecho do meio dependeria do “licenciamento ambiental ordinário”. Para tanto, o DNIT assumiu a obrigação de paralisar “*quaisquer obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, entre o km 250 e km 655,7 (Entrocamento BR-230(A)), bem como quaisquer obras relacionadas a este trecho da rodovia, (...) até a atestação da viabilidade ambiental dessas obras e emissão da devida Licença de Instalação pelo IBAMA*” (cláusula terceira, inciso III).
10. Assim, o licenciamento da obra acabou sendo dividido em quatro segmentos: i) segmento A: km 0,0 a km 177,80 – obras de manutenção, conservação e restauração; ii) segmento C: km 177,80 a km 250,0 – obras de pavimentação/ reconstrução; iii) segmento central (trecho do meio): km 250,0 a km 655,70 – obras de pavimentação/reconstrução; iv) segmento B: km 655,70 a km 877,40 – obras de manutenção, conservação e restauração.

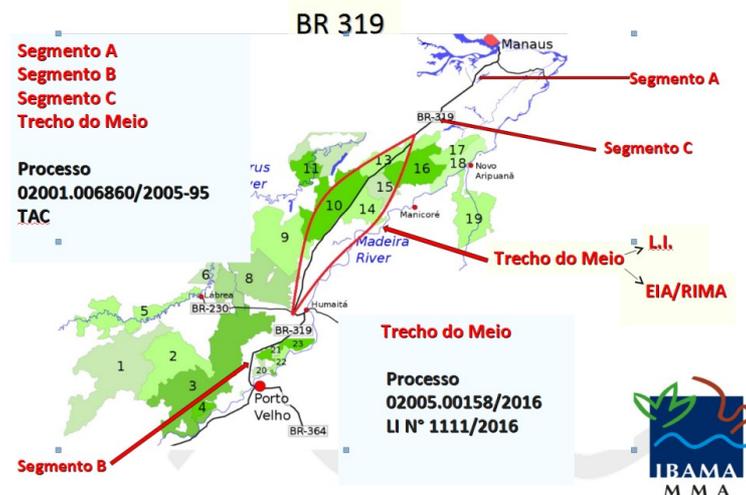
Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

11. O mapa a seguir permite uma melhor visualização da situação de cada trecho da rodovia:



12. Em suma, o IBAMA autorizou a execução de serviços de manutenção, conservação e restauração nos segmentos A, B e C (“licenciados”); em contrapartida, para a execução das obras de pavimentação no trecho do meio (segmento “não licenciado”), exigiu a elaboração de EIA/RIMA.

13. Em setembro de 2008, o DNIT apresentou ao IBAMA a primeira versão do EIA/RIMA do trecho do meio elaborado pela Fundação Universidade do Amazonas. Após complementações, em fevereiro de 2009, o IBAMA considerou aceita a nova versão do EIA/RIMA. Em abril de 2009, foram realizadas quatro audiências públicas. Em **setembro de 2009**, o IBAMA decidiu que não havia subsídios para analisar a viabilidade ambiental do empreendimento e solicitou ao DNIT novas complementações ao EIA/RIMA.

14. **Desde então, passados mais de dez anos, o empreendedor ainda não concluiu o estudo de impacto ambiental do trecho do meio.**

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C:9E038469:21C48210:1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

15. Por outro lado, o **processo administrativo nº 02005.000158/2016-31** tem por objeto o licenciamento ambiental de atividades de manutenção e conservação da rodovia BR-319. Isso porque, em novembro de 2015, foi assinado um Termo Aditivo (**ANEXO 1**) para garantir a continuidade das obras de conservação e manutenção no trecho do meio.

16. De acordo com o Despacho nº 02001.028936/2015-13 DILIC/IBAMA, a manutenção justifica-se *“pela necessidade de se restabelecer não as condições originais da rodovia, mas apenas as suas condições mínimas de trafegabilidade”* (fls. 20-21 do processo administrativo nº 02005.000158/2016-31).

17. Neste processo administrativo, o IBAMA emitiu a Licença de Instalação nº 1.111/2016, que autoriza a execução de atividades de manutenção e conservação na faixa de domínio da rodovia BR-319, no trecho compreendido entre o km 250 e o km 655,70, conhecido como “trecho do meio”.

## II – SÍNTESE DA FASE DE CONHECIMENTO

18. O MPF ajuizou a presente ação civil pública, ora em fase de cumprimento de sentença, em face do DNIT e das construtoras contratadas para a execução das obras de recuperação da BR-319. Além da declaração de nulidade da licitação que resultou na contratação de tais empresas, o MPF pretendia obrigar o DNIT a requerer a licença ambiental e elaborar EIA/RIMA, antes de iniciar as obras de pavimentação e recuperação da rodovia.

19. A sentença julgou o pedido procedente em parte para condenar o DNIT a somente executar obras de recuperação da BR-319, nos trechos indicados como sendo de ampliação da capacidade da rodovia no Termo de Acordo e Compromisso, após a realização do licenciamento ambiental (ID 2252240934).

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

20. Posteriormente, ao julgar os embargos de declaração opostos pelo DNIT, o juiz sentenciante pronunciou-se expressamente sobre a situação do lote C. Esclareceu, na decisão (ID 225240935), que o DNIT deveria obter o licenciamento ambiental para executar as obras necessárias naquele segmento (“ampliação de capacidade”<sup>2</sup>), **“exetquando-se a restrita hipótese de conclusão das obras já começadas (unicamente com vistas a não deixar obra inacabada, por isso ter sido referido especificamente à finalização) e, por óbvio, às obras que visem a redução do impacto ambiental causado pelas intervenções já efetuadas” (fl. 970).**

21. Por sua vez, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região negou provimento à apelação do DNIT, em acórdão assim ementado (ID 225240941):

CONSTITUCIONAL. AMBIENTAL. TERMO DE ACORDO E COMPROMISSO QUE DEFINIU AS ATIVIDADES DE SIGNIFICATIVO IMPACTO AMBIENTAL NAS OBRAS DA RODOVIA BR-319. NECESSIDADE DE PRÉVIO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL (ART. 225, § 1º, IV, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA). SEGMENTO C. EXCEÇÃO DAS OBRAS JÁ REALIZADAS.

I. A Constituição da República, em seu art. 225, § 1º, IV, exige a realização de prévio Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para as atividades potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente.

II. No caso, as atividades potencialmente causadoras de significativo impacto ambiental foram definidas num Termo de Acordo e Compromisso realizado entre o DNIT e o IBAMA, que definiu os trechos de recuperação da rodovia BR-319 que exigiam a realização do estudo.

**III. Dentre esses trechos está o segmento C (Km 177,8 a km 250). Assim, o EIA é exigência indelével para a recuperação do trecho, exetquando as obras já realizadas.**

IV. Apelação não provida.

22. Não satisfeito, o DNIT novamente opôs embargos de declaração, com o propósito de excluir o segmento C como um dos trechos que exigem EIA-RIMA para sua recuperação. Ao rejeitar os embargos, o Tribunal reafirmou que o DNIT deveria obter o licenciamento ambiental para executar obras de pavimentação e reconstrução nesse trecho, excepcionando-se, unicamente, a finalização de obras já iniciadas à época do TAC e obras de mitigação de danos ambientais (ID 225240944, fl. 1.062).

<sup>2</sup> Sobre esse ponto, esclareceu o juiz que “o TAC expressamente qualifica dessa forma [ como ampliação de capacidade] as obras necessárias naquele segmento [ lote C]”. De fato, na cláusula primeira, inciso II, obras de “ampliação da capacidade” e “pavimentação/reconstrução” são tratadas como sinônimas (ID 225240932, fl. 884).





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS**

23. Como as partes não interpuseram recurso, o acórdão que julgou os embargos de declaração transitou em julgado (certidão ID 225220946).

24. Portanto, ao final, prevaleceu o entendimento de que os trechos indicados como sendo de ampliação da capacidade da rodovia, no Termo de Acordo e Compromisso celebrado entre DNIT e IBAMA, somente podem ser recuperados mediante licenciamento ambiental ordinário e prévio EIA/RIMA, o que vale, inclusive, para o segmento C (km 177,8 a km 250).

**III – DO REGIME DIFERENCIADO DE CONTRATAÇÃO ELETRÔNICO Nº 216/2020.  
DA NECESSIDADE DE IMEDIATA SUSPENSÃO PARA GARANTIA DA AUTORIDADE  
DA DECISÃO DO TRIBUNAL.**

25. Iniciado o cumprimento de sentença (ID 225242382), chegou ao conhecimento do Ministério Público Federal que o Ministério da Infraestrutura e o DNIT lançaram edital para a contratação integrada de empresa para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia e execução das obras para reconstrução do lote C da Rodovia BR-319/AM.

26. O aviso de licitação foi publicado no Diário Oficial da União de 24/06/2020<sup>3</sup>. Trata-se do Regime Diferenciado de Contratação Eletrônico nº 216/2020. De acordo com a minuta do edital<sup>4</sup> (**ANEXO 2**), os serviços serão executados no trecho da rodovia BR-319 que vai do km 198,2 ao km 250, com 51,8 km de extensão. Ou seja, dentro do lote C, que começa no km 177,8 e termina exatamente no mesmo km 250.

27. O prazo para apresentação das propostas foi aberto no dia 24/06/2020, às 8:00h, e encerra-se na data e hora marcadas para a abertura da sessão pública do RDC, no dia 05/08/2020, às 15:00h.

<sup>3</sup><http://www.in.gov.br/web/dou/-/aviso-de-licitacao-263222480>

<sup>4</sup>Documento disponível no site <<http://www.comprasnet.gov.br/aceso.asp?url=/edital-393003-99-00216-2020>>. Acesso em 27/06/2020.





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

29. Extrai-se da minuta, ainda, a seguinte informação: *"edital que se faz em cumprimento de sentença de ACP de nº 2005.32.00.005731-4, em tramitação na 1ª vara Federal do AM, atualmente sob o nº 1016749-49.2019.4.01.3200"*.

30. Ocorre que essa alegação não condiz com a realidade. **Ao contrário do que se afirma no edital, a reconstrução do lote C, sem prévio EIA-RIMA e licenciamento ambiental ordinário, está em total desacordo com a decisão judicial que transitou em julgado nestes autos.**

31. De fato, não é necessário muito esforço para perceber que o RDC Eletrônico nº 216/2020 é uma afronta à coisa julgada material e, por extensão, à própria autoridade do Poder Judiciário. Afinal, uma simples leitura da decisão transitada em julgado revela que **o EIA-RIMA é "exigência indelével" para a recuperação do lote C.**

32. Como foi dito anteriormente, o DNIT ainda não concluiu o estudo de impacto ambiental do trecho do meio (km 250 a km 655,70), **que não contempla o segmento C (km 177,8 a km 250).** Dito de outro modo, é possível afirmar com alto grau de certeza que não há EIA-RIMA para a recuperação do lote C, pois tudo leva a crer que a avaliação de impacto ambiental nesse trecho sequer foi iniciada.

33. Esse ponto merece uma explicação mais detalhada.

34. O reconhecimento de que os trechos indicados como sendo de ampliação de capacidade necessitam de prévio EIA-RIMA e licenciamento ambiental ordinário, pela decisão judicial que transitou em julgado, equivale a uma verdadeira "ampliação" do trecho do meio.

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C:9E038469:21C48210:1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

35. Ou seja, o EIA-RIMA que está em fase de elaboração deveria ser complementado para, ao final, analisar todos os impactos do empreendimento no trecho da rodovia que vai do km 177,8 ao km 655,70 (lote C + trecho do meio).

36. Saliente-se que não é possível elaborar um EIA-RIMA para cada trecho, pois o estudo deve avaliar todos os impactos cumulativos e sinérgicos do empreendimento (art. 6º, inciso II, da Resolução CONAMA nº 01/86), o que inviabiliza um eventual fracionamento.

37. No entanto, a tentativa de licitar a reconstrução do lote C sem prévio EIA-RIMA e licenciamento ambiental ordinário, por meio do RDC Eletrônico nº 216/2020, sinaliza que o DNIT não pretende cumprir a decisão judicial, tampouco realizar a necessária complementação do EIA-RIMA.

38. Ou seja, para seguir o que determina o acórdão transitado em julgado, a reconstrução do lote C deveria ter sido submetida ao prévio licenciamento ambiental, sendo certo que **a recuperação do trecho não se enquadra em nenhuma das duas exceções previstas na sentença, confirmada *in totum* pelo tribunal.**

39. Não se trata, por óbvio, de **obras de mitigação de danos ambientais**, voltadas à *“redução do impacto ambiental causado pelas intervenções já efetuadas”*, nos termos da decisão que julgou os embargos de declaração do DNIT em primeira instância. O objetivo aqui foi um só: remover eventuais entraves para a recuperação de áreas degradadas e outros serviços ambientais relevantes.

40. Por outro lado, não haverá mera **finalização de obras já iniciadas à época da celebração do Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA e DNIT, no longínquo ano de 2007.**

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

41. Prova disso é que também está sendo licitada a contratação de projetos básico e executivo de engenharia, **evidenciando tratar-se de obra nova, e não da continuação de intervenções iniciadas (e interrompidas) na década retrasada.**

42. Com efeito, depois de tantos anos em que o lote C esteve abandonado, por vezes até intrafegável, é natural que o leito da rodovia esteja em avançado estágio de deterioração. Não por outra razão, os antigos projetos de engenharia ficaram defasados.

43. Adianta-se, aqui, a resposta a uma possível tese defensiva do DNIT, que foi apresentada ao MPF em sede de tratativas preliminares: **em nenhum momento foi concedida autorização judicial para a execução de obras no lote C sem prévio EIA-RIMA e licenciamento ambiental ordinário, nas hipóteses em que não houver “ampliação de capacidade da rodovia”.**

44. Repise-se o critério estabelecido pela decisão judicial transitada em julgado: se o trecho necessita de obras de ampliação de capacidade, sua recuperação está condicionada à aprovação do EIA-RIMA.

45. As duas únicas exceções ao licenciamento ambiental ordinário, previstas somente para o lote C, são a finalização de obras já iniciadas à época do Termo de Acordo e Compromisso celebrado entre IBAMA e DNIT, no ano de 2007, e a mitigação de danos ambientais.

46. Quaisquer outras intervenções para pavimentação ou reconstrução desse trecho, qualificadas como obras de “ampliação de capacidade” pelo Termo de Acordo, só podem ser executadas mediante prévio EIA-RIMA e licenciamento ambiental ordinário.

47. Ao final, foi o que restou consignado na ementa do acórdão que transitou em julgado (ID 225240944):

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. CONSTITUCIONAL. AMBIENTAL. TERMO DE ACORDO E COMPROMISSO QUE DEFINIU AS ATIVIDADES DE SIGNIFICATIVO IMPACTO AMBIENTAL NAS OBRAS DA RODOVIA BR-319. NECESSIDADE DE PRÉVIO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL (ART. 225, § 1º, IV, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA). SEGMENTO C. EXCEÇÃO DAS OBRAS JÁ REALIZADAS. CONTRADIÇÃO. INEXISTÊNCIA.

I – Nos embargos de declaração, exige-se a demonstração de omissão do acórdão embargado na apreciação da matéria impugnada, de contradição entre os fundamentos e a parte dispositiva do julgado, de necessidade de esclarecimento para sanar obscuridade ou, de acordo com o CPC/2015, de erro material (art. 1.022).

II – Não se conformando com o julgamento, a parte deve valer-se dos recursos próprios previstos na legislação processual em vigor, visto que os embargos de declaração não se prestam para rediscutir os fundamentos do julgado ou para buscar a sua reforma.

III – Nada obstante o quanto alegado pelo embargante, não há que se falar em contradição, uma vez que o acórdão embargado analisou a controvérsia de forma fundamentada, **sendo o respectivo voto-condutor claro em relação ao segmento C (Km 177,8 a Km 250) no sentido de que, “EIA é exigência indelével para a recuperação do trecho”**. Corroborando com esse entendimento o parecer do Ministério Público Federal de 2ª instância: “..., mesmo no que concerne ao seguimento C, deverá o DNIT previamente à execução de obras de ampliação da capacidade da rodovia, obter o licenciamento ambiental, **excepcionado-se, unicamente, a finalização de obras já iniciadas à época do TAC e obras de mitigação de danos ambientais”**.”

IV – Não se conformando com o julgamento, a parte deve valer-se dos recursos próprios previstos na legislação processual em vigor, visto que os embargos de declaração não se prestam para rediscutir os fundamentos do julgado ou para buscar a sua reforma.

V – “Necessária a inequívoca ocorrência dos vícios enumerados no art. 1.022 do NCPC para conhecimento dos embargos de declaração, o que não ocorre com a simples finalidade de prequestionamento.” (EDAC 0024559-55.2011.4.01.3400 / DF, Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL FRANCISCO DE ASSIS BETTI, Rel.Conv. JUIZ FEDERAL CÉSAR JATAHY FONSECA (CONV.), SEGUNDA TURMA, e-DJF1 de 19/05/2016)

VI – Embargos de declaração opostos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT rejeitados.

48. Uma forma de burlar e esvaziar por completo o comando judicial seria sustentar que a rodovia poderia ser recuperada em toda a sua extensão, inclusive o trecho do meio e o lote C, **sem ampliação (geométrica) de sua capacidade (largura)**, o que dispensaria prévio EIA-RIMA e licenciamento ambiental ordinário.

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

49. É possível antever que esse será um dos argumentos do DNIT, buscando distorcer o sentido original da decisão, que se baseia no Termo de Acordo e de Compromisso celebrado entre IBAMA e DNIT<sup>5</sup> (que trata “ampliação de capacidade” como sinônimo de “pavimentação/reconstrução”), e não em normas infralegais do governo federal (que tratam “ampliação de capacidade” como “duplicação de rodovia”<sup>6</sup>).

**50. Fica desde já o alerta: trata-se de interpretação eivada de má-fé, que não deve ser admitida pelo juízo da execução, sob pena de grave afronta e desprezo à autoridade das decisões do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.**

51. Por outro lado, é bem verdade que o MPF já se manifestou favoravelmente à pavimentação do lote C, por meio de uma carta aberta assinada pelos participantes do fórum permanente de discussões sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319<sup>7</sup>. Porém, esse posicionamento não levou em consideração o trânsito em julgado do acórdão do TRF-1, do qual os membros da Procuradoria da República no Amazonas não tinham ciência, uma vez que os autos ainda não haviam retornado à origem.

52. Enfim delineados os fundamentos do pedido de suspensão do RDC Eletrônico nº 216/2020, **conclui-se que o DNIT está movimentando a máquina administrativa (e agora a máquina judiciária) para promover uma licitação sem nenhuma viabilidade jurídica**. E o que é pior: permite que sejam criadas falsas expectativas na população em torno da recuperação da rodovia BR-319, com indisfarçável motivação política.

5 Sobre esse ponto, repita-se que o juiz esclareceu, na decisão que julgou os embargos de declaração opostos pelo DNIT em face da sentença, que “o TAC expressamente qualifica dessa forma [como ampliação de capacidade] as obras necessárias naquele segmento [lote C]”. De fato, na cláusula primeira, inciso II, do Termo de Acordo e Compromisso, obras de “ampliação da capacidade” e “pavimentação/reconstrução” são tratadas como sinônimas (ID 225240932, fl. 884).

6 Nesse sentido, cite-se, por exemplo, a Portaria nº 289/2013 do MMA, que conceitua ampliação de capacidade de rodovia como “conjunto de operações que resultam no aumento da capacidade do fluxo de tráfego da rodovia pavimentada existente e no aumento na segurança de tráfego de veículos e pedestres, compreendendo a duplicação rodoviária integral ou parcial, construção de multifaixas e implantação ou substituição de obras de arte especiais para duplicação” (art. 2º, inciso III).

7 Notícia disponível em <<http://www.mpf.mp.br/am/sala-de-imprensa/noticias-am/forum-da-br-319-manifesta-apoio-a-repavimentacao-de-trecho-da-rodovia-ja-licenciado>>. Acesso em 27/06/2020.

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

53. Nesse sentido, o simples anúncio de que o governo federal pretende reasfaltar 52 quilômetros da rodovia BR-319 (de um total de 885 quilômetros) provocou uma verdadeira euforia nas redes sociais, como exemplificam as seguintes postagens:



**Josué Neto**

25 de junho às 18:13 · 🌐



A repavimentação da BR-319, autorizada ontem pelo Presidente @jairmessiasbolsonaro, é a realização de um sonho de milhares de amazonenses, de Manaus e dos diversos municípios ao longo da rodovia, como Canutama, Humaitá, Manicoré, Tapauá. Ganham o Estado, as indústrias e todos os cidadãos de bem que amam o Amazonas. #compromisso #responsabilidade #BR319 #Amazonas #Humaitá #Lábrea #Canutama #Manicoré #Tapauá #Josué #Bolsonaro @minfraestrutura



**Jair M. Bolsonaro** ✓ @jairb... · 1h ▾

- BR-319 / PORTO VELHO - MANAUS.

- O @Minfraestrutura , @tarcisiogdf , lançou edital para repavimentar os primeiros 52 Km da BR-319.

- Construída na década de 70 essa rodovia foi abandonada e hoje encontra-se intransitável.



Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

As imagens mostram duas telas de redes sociais. A tela da esquerda é um post do Delegado Péricles, datado de 24 de junho às 12:35, anunciando a publicação de um edital para a pavimentação da BR-319. A tela da direita é um post de André Marsílio, datado de 24 de junho às 15:17, comemorando a vitória e compartilhando uma série de imagens e vídeos relacionados ao projeto, incluindo uma placa comemorativa e uma citação de Tarcísio Gomes de Freitas.

54. Ainda para ilustrar esse ponto, a página institucional do DNIT divulgou uma fala do ministro da Infraestrutura sobre as obras de pavimentação e reconstrução do lote C: “como compromisso do governo do presidente Jair Bolsonaro, nós vamos licitar essa obra, que representa um marco para o desenvolvimento destes dois estados”<sup>8</sup>.

55. Aliás, causa estranheza uma afirmação do ministro da Infraestrutura de que “**tudo foi construído com auxílio do Ibama e da Justiça Federal**”<sup>9</sup>. Ora, é até despiendo dizer que não cabe ao Poder Judiciário “auxiliar” o Poder Executivo no exercício das suas funções, como se fosse um órgão de consultoria.

<sup>8</sup> Fonte: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-lanca-edital-para-pavimentacao-do-lote-c-da-br-319-am>>. Acesso em 27/06/2020.

<sup>9</sup> Fonte: <<https://amazonasatual.com.br/governo-federal-publica-edital-para-reasfaltar-52-quilometros-da-br-319>>. Acesso em 27/06/2020.

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C:9E038469:21C48210:1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS

56. Ainda que tenha sido apenas um lapso do jornalista que escreveu a matéria ou do ministro, tal declaração tem o potencial de acirrar os ânimos e aumentar a tensão entre os poderes constituídos, no momento em que o Poder Judiciário suspender a licitação. E quanto mais o tempo passa, maior será a expectativa pelo início das obras e, conseqüentemente, maior será a repercussão da ordem judicial que impedir a sua realização.

**57. Portanto, a imediata suspensão do RDC Eletrônico nº 216/2020 é medida que se impõe, como única forma de restabelecer a autoridade do acórdão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região que transitou em julgado.**

58. Por fim, em que pese a urgência que o caso requer, não há razão para cercear o exercício do contraditório pela parte contrária. Afinal, o cronograma do procedimento licitatório prevê que a abertura das propostas deve ocorrer no dia 05/08/2020, ou seja, daqui a mais de um mês.

59. Portanto, há tempo hábil para que o DNIT seja ouvido sobre o requerimento do MPF, no prazo de 5 (cinco) dias<sup>10</sup>, antes da decisão acerca da imediata suspensão do RDC Eletrônico nº 216/2020.

#### IV - CONCLUSÃO

60. Ante o exposto, o Ministério Público Federal requer:

**i) a intimação do DNIT para se manifestar sobre o presente requerimento, no prazo de 5 dias;**

ii) que, no mesmo prazo, o DNIT apresente o edital do RDC Eletrônico nº 216/2020 assinado eletronicamente, uma vez que o documento obtido no site “comprasnet” é apenas uma minuta, bem como disponibilize a íntegra dos autos ou permita o acesso remoto ao processo administrativo nº 50600.037876/2014-24, referenciado no edital;

<sup>10</sup> Aplica-se aqui, salvo melhor juízo, o disposto no artigo 218, §3º do Código de Processo Civil: “*inexistindo preceito legal ou prazo determinado pelo juiz, será de 5 (cinco) dias o prazo para a prática de ato processual a cargo da parte*”.





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS**

iii) após, com ou sem manifestação do DNIT no prazo assinalado, **a imediata suspensão do RDC Eletrônico nº 216/2020**, sob pena de multa e responsabilização por crime de desobediência em caso de descumprimento da ordem judicial, nos termos do art. 536, §§1º e 3º do Código de Processo Civil<sup>11</sup>.

Manaus, data da assinatura eletrônica.

**RELAÇÃO DE ANEXOS:**

**ANEXO 1:** Termo Aditivo ao Termo de Acordo e Compromisso celebrado entre IBAMA e DNIT.

**ANEXO 2:** Minuta de edital do Regime Diferenciado de Contratação Eletrônico nº 216/2020.

<sup>11</sup> Art. 536. No cumprimento de sentença que reconheça a exigibilidade de obrigação de fazer ou de não fazer, o juiz poderá, de ofício ou a requerimento, para a efetivação da tutela específica ou a obtenção de tutela pelo resultado prático equivalente, determinar as medidas necessárias à satisfação do exequente.

§ 1º. Para atender ao disposto no caput, o juiz poderá determinar, entre outras medidas, a imposição de multa, a busca e apreensão, a remoção de pessoas e coisas, o desfazimento de obras e o impedimento de atividade nociva, podendo, caso necessário, requisitar o auxílio de força policial. (...)

§ 3º. O executado incidirá nas penas de litigância de má-fé quando injustificadamente descumprir a ordem judicial, sem prejuízo de sua responsabilização por crime de desobediência.

Assinado digitalmente em 30/06/2020 10:15. Para verificar a autenticidade acesse  
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Assinatura/Certificação do documento **PR-AM-00037754/2020 PETIÇÃO**

.....  
Signatário(a): **RAFAEL DA SILVA ROCHA**

Data e Hora: **30/06/2020 10:15:40**

Assinado com certificado digital

.....  
Signatário(a): **JOSE GLADSTON VIANA CORREIA**

Data e Hora: **30/06/2020 10:36:00**

Assinado com login e senha

.....  
Signatário(a): **EDMILSON DA COSTA BARREIROS JUNIOR**

Data e Hora: **30/06/2020 10:30:15**

Assinado com certificado digital

.....  
Signatário(a): **THIAGO PINHEIRO CORREA**

Data e Hora: **30/06/2020 15:12:35**

Assinado com login e senha

.....  
Signatário(a): **MICHELE DIZ Y GIL CORBI**

Data e Hora: **30/06/2020 11:48:21**

Assinado com login e senha

.....  
Signatário(a): **CATARINA SALES MENDES DE CARVALHO**

Data e Hora: **30/06/2020 14:39:43**

Assinado com login e senha

.....  
Signatário(a): **HENRIQUE DE SA VALADAO LOPES**

Data e Hora: **30/06/2020 12:45:59**

Assinado com certificado digital

.....  
Signatário(a): **FERNANDO MERLOTO SOAVE**

Data e Hora: **30/06/2020 15:52:50**

Assinado com certificado digital

.....  
Signatário(a): **LEONARDO DE FARIA GALIANO**

Data e Hora: **30/06/2020 12:42:59**

Assinado com certificado digital

.....  
Signatário(a): **THIAGO AUGUSTO BUENO**

Data e Hora: **30/06/2020 15:09:11**

Assinado com certificado digital





**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**

Assinatura/Certificação do documento **PR-AM-00037754/2020 PETIÇÃO**

.....  
Signatário(a): **JULIA ROSSI DE CARVALHO SPONCHIADO**

Data e Hora: **30/06/2020 10:38:54**

Assinado com certificado digital

.....  
Signatário(a): **IGOR DA SILVA SPINDOLA**

Data e Hora: **30/06/2020 16:17:57**

Assinado com login e senha

.....  
Signatário(a): **ARMANDO CESAR MARQUES DE CASTRO**

Data e Hora: **30/06/2020 10:50:04**

Assinado com certificado digital

.....  
Signatário(a): **ANA CAROLINA HALIUC BRAGANÇA**

Data e Hora: **30/06/2020 12:04:38**

Assinado com login e senha

.....  
Signatário(a): **FILIPE PESSOA DE LUCENA**

Data e Hora: **30/06/2020 10:17:02**

Assinado com certificado digital

.....  
Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave D00F1F4C.9E038469.21C48210.1D39312E

