



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA GERAL FEDERAL
EQUIPE DE MATÉRIA FINALÍSTICA DA 1ª REGIÃO
SUBNÚCLEO DE ATUAÇÃO PRIORITÁRIA EM INFRAESTRUTURA DO NÚCLEO DE
REGULAÇÃO DA 1ª REGIÃO

**EXMO. SR. JUIZ FEDERAL DA 7ª VARA FEDERAL AMBIENTAL E AGRÁRIA DA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS-SJAM**

Processo de nº 1020686-23.2026.4.01.3200

Autor: **Laboratório do Observatório do Clima**

Réus: **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
– DNIT, UNIÃO**

O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT- , entidade autárquica de regime especial, criada pela Lei nº 10.233/2001, vinculada ao Ministério dos Transportes, portadora do CNPJ nº 04.898.488/0001-77, representada judicialmente pela Procuradoria Geral Federal, nos termos da Lei nº 10.480, de 02/07/2002, por seu Procurador Federal in fine assinado, em cumprimento à Intimação, via Pje, com registro de ciência em **28/04/2026**, vem, respeitosamente, à presença de V. Exa., oferecer, **tempestivamente**, **CONTESTAÇÃO** à ação em epígrafe, pelos fatos e fundamentos que seguem.

1. DA TEMPESTIVIDADE

Inicialmente, cumpre ressaltar a tempestividade da presente contestação, uma vez que o Novo CPC confere à Advocacia pública a prerrogativa de prazo em dobro para se manifestar em todos os seus atos processuais (art. 183, NCPC).

Além disso, o novo ordenamento estabeleceu que os prazos processuais serão contados em dias úteis (art. 219, NCPC), excluindo-se os sábados, domingos, feriados e os dias em que o expediente forense seja encerrado de forma antecipada.

Portanto, partindo da premissa que os 15 dias previstos no art. 335 do CPC deve ser contado de forma dobrada em favor deste órgão de representação judicial, qual seja, 30 dias úteis, e que a citação se deu em **28/04/2026**, após a juntada do mandado de citação e intimação

eletrônicas (art. 335, III, c/c 231, V, NCPC), o prazo somente findará em **12/06/2026**, considerando que **1º de maio**, Dia Mundial do Trabalho, feriado nacional (Lei 10.607, de 19 de dezembro de 2002) e os dias **4 de junho**, Corpus Christi, ponto facultativo; **5 de junho**, ponto facultativo, o que confirma a tempestividade desta contestação. Nesse sentido, é a aba expediente do PJE:

Citação (464777746) - Prioridade: Urgente - ID do documento (2252970875)  
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES
Representante: Procuradoria Federal nos Estados e no Distrito Federal
Central de Mandados (28/04/2026 10:35:04)
WANDEMBERG LUIZ DE OLIVEIRA PESSOA registrou ciência em 28/04/2026 19:42:03
Prazo: 15 dias
Urgente

20/05/2026 23:59:59
(para manifestação)

Salienta-se que o prazo indicado foi equivocado, de apenas 15 dias úteis e a mesma decisão foi enviada para intimação via PJE, com termo inicial em **08/05/2026** e prazo final apenas em **23/06/2026**:

Intimação (464778540) - Prioridade: Normal - ID do documento (2252978505) 
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES 
Representante: Procuradoria Federal nos Estados e no Distrito Federal
Expedição eletrônica (28/04/2026 10:47:46)
O sistema registrou ciência em 08/05/2026 23:59:59
Prazo: 30 dias

23/06/2026 23:59:59
(para manifestação)

Assim, plenamente tempestiva a presente defesa.

2. DOS FATOS

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 nº[1001856-77.2024.4.01.3200](#), 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 o Estatuto Social do Observatório do Clima, os Editais dos Pregões Eletrônicos nº 90127 a 90130/2026 com termos de contrato e anexos, o Parecer AGU nº 023/2026, a Licença Prévia IBAMA nº 672/2022, pareceres técnicos e relatórios de vistoria do IBAMA produzidos entre 2005 e 2022 no curso do licenciamento, o Ofício DNIT nº 131475/2025/SRE-AM e a Nota Técnica nº 2044/2024-MMA com o Despacho nº 51158/2024-MMA (ids. 2252335750 a 2252337133), além de cópias da petição inicial e da decisão liminar proferida na ACP nº 1001856-77.2024.4.01.3200.

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

O pedido liminar foi deferido, no seguinte sentido (ID [2252862197](#)):

4. Dispositivo.

*Diante do exposto, com fulcro no art. 300 do Código de Processo Civil e fundamentação acima, **DEFIRO PARCIALMENTE** o pedido de tutela de urgência, liminar e inaudita altera pars, para determinar a **SUSPENSÃO imediata dos efeitos dos Pregões Eletrônicos DNIT nº90127, 90128, 90129 e 90130**, todos do corrente ano, bem como de quaisquer atos administrativos ou contratos relacionados a tais certames, pelo prazo de **70 (setenta) dias**, prazo no qual deverá ser juntado aos autos cópia do processo administrativo onde retratado o real objeto de Pregão Eletrônico, com destaque ao termo de referência contendo especificações dos serviços e intervenções que serão realizados no “trechão do meio” da BR-319.*

Na hipótese de descumprimento dessa decisão, incidirá multa de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) sobre o patrimônio pessoal do agente público responsável, na forma dos arts. 536, §1º e 537, todos do CPC.

Intimação do IBAMA para manifestação tecnicamente fundamentada acerca da dispensa do licenciamento ambiental, no prazo de 15 (quinze) dias, devendo trazer aos autos atualização do estado em que se encontra o licenciamento ambiental da BR-319.

*Fica **DEFERIDO**, nos termos acima, o pedido para determinar ao DNIT que realize a juntada dos respectivos procedimentos administrativos que ensejaram tanto a decisão administrativa de dispensa de licenciamento ambiental, quanto determinação de sujeição das obras de pavimentação da BR-319, “trecho do meio”, aos pregões eletrônicos objeto de questionamento nestes autos, o que inclui descrição detalhada das intervenções que foram qualificadas como “melhorias e manutenções”, com vistas a permitir compreensão integral das razões técnicas e legais que embasam tais atos/decisões administrativas. Esta determinação deverá ser cumprida no prazo de 15 (quinze) dias.*

***CITE-SE e INTIME-SE** o **DNIT**, com urgência, para cumprimento da decisão, bem como para contestação no prazo legal (art. 335 e seguintes do CPC. Na sequência, dê ciência ao Ministério Público Federal, na condição de fiscal da lei.*

***DEFIRO** o pedido de **INTIMAÇÃO da União e IBAMA** para, querendo, ingressarem no feito, no prazo de 15 (quinze) dias. Caso optem por assumir o litisconsórcio passivo, deverão apresentar contestação no prazo legal, servindo a referida intimação como verdadeira **CITAÇÃO**.*

Após os 60 (sessenta) dias da presente decisão, os autos deverão vir conclusos, para fins de reapreciar a tutela de urgência, com inclusão das manifestações, contestações e documentos que forem carreados aos autos, seja para mantê-la, seja para revogá-la. Estas advertências configuram cronograma processual, dos quais as partes ficam advertidas.

Deixo de designar audiência de tentativa de conciliação, considerando a manifestação de desinteresse em composição consensual, por parte da autora”.

O DNIT e a União ajuizaram a suspensão de liminar de nº 1015671-70.2026.4.01.0000 (ID 2253414064), tendo sido proferida decisão, no seguinte sentido:

"Dispositivo

Ante o exposto, presentes os requisitos legais, grave lesão à ordem pública administrativa, à economia pública, à segurança pública e à saúde pública (art. 4º, caput, da Lei 8.437/1992), bem como flagrante ilegitimidade da decisão (art. 4º, caput, in fine), aliados ao periculum in mora inverso, defiro o presente pedido de suspensão de liminar para:

*a) admitir a intervenção da **UNIÃO** na qualidade de assistente litisconsorcial do DNIT, nos termos dos arts. 119 a 124 do Código de Processo Civil, combinado com o art. 5º, § 2º, da Lei 7.347/1985;*

b) suspender, com eficácia imediata, os efeitos da decisão proferida pelo juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas nos autos da Ação Civil Pública 1020686-23.2026.4.01.3200, que determinou a suspensão dos Pregões Eletrônicos DNIT nº 90127, 90128, 90129 e 90130/2026 pelo prazo de 70 (setenta) dias e fixou multa pessoal de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) ao agente público responsável, ficando restabelecida a regular tramitação dos certames licitatórios;

[...]

d) determinar que os efeitos desta suspensão subsistirão até o trânsito em julgado da ACP 1020686-23.2026.4.01.3200, por expressa disposição do art. 4º, § 9º, da Lei 8.437/1992.

Ressalva-se, por necessário, que a presente suspensão não prejudica o regular prosseguimento do processo de licenciamento ambiental do empreendimento estruturante de pavimentação completa da BR-319/AM perante o IBAMA (Processo 02001.006860/2005-95), nem implica autorização para intervenções que extrapolem os limites da plataforma já implantada e da faixa de domínio consolidada, vedadas expressamente pelos Ofícios-Circulares nº 2665 e 3059/2026/DIR/DNIT SEDE.

O DNIT deverá manter, durante a execução dos serviços objeto dos certames ora desbloqueados, rigoroso controle da observância das condicionantes ambientais previstas nos editais, especialmente as relativas à Responsabilidade Ambiental das Contratadas (RAC), sob pena de eventual revisão desta decisão em sede de agravo regimental. [...]”.

Vieram os autos para recurso e contestação.

É o breve resumo da demanda.

3. DAS RAZÕES PARA IMPROCEDÊNCIA DA DEMANDA. AUSÊNCIA DOS VÍCIOS INDICADOS PELO AUTOR.

3.1. CONTEXTO ESTRATÉGICO E REALIDADE LOGÍSTICA DA BR-319/AM

A Rodovia BR-319/AM estende-se por um percurso aproximado de 870 km a 900 km, configurando-se como o único eixo de conexão terrestre permanente entre as capitais Porto Velho/RO e Manaus/AM. Este segmento rodoviário exerce um papel de centralidade na Rede de Integração Nacional (RINTER), sendo indispensável para a coesão socioeconômica da Amazônia Ocidental com os grandes centros produtores e consumidores do país. A relevância estratégica da via é atestada pela sua inclusão no Subsistema Rodoviário Federal, conforme os critérios da Lei nº 12.379/2011, que prioriza ligações indispensáveis à segurança nacional e ao atendimento de fluxos de transporte de grande relevância econômica.

A trafegabilidade neste corredor logístico é severamente condicionada pelo regime climático amazônico, apresentando uma variabilidade extrema nos tempos de deslocamento conforme a sazonalidade das chuvas. Durante o chamado verão amazônico, compreendido especialmente entre os meses de junho e outubro, quando há menor incidência pluviométrica, o deslocamento de carretas costuma levar, em média, de 24 a 36 horas. Em contrapartida, no período chuvoso (novembro a maio), a realidade logística altera-se drasticamente; o tempo de viagem pode ultrapassar 48 horas, havendo riscos reais de interrupções totais do tráfego em decorrência do colapso da infraestrutura básica no trecho central.

O denominado "Trecho do Meio", situado entre o km 250,7 e o km 656,4, representa o ponto de maior vulnerabilidade operacional de toda a rodovia federal. A ausência de uma camada de impermeabilização eficiente faz com que a via seja composta predominantemente por leito natural ou revestimento primário degradado, o que, sob o efeito de chuvas intensas, resulta na formação de atoleiros profundos, erosões recorrentes e pontos críticos de instabilidade que podem isolar a capital amazonense por via terrestre. Tal cenário exige do DNIT uma atuação constante e ininterrupta por meio de contratos de manutenção e conservação para mitigar esses efeitos extremos e evitar o isolamento logístico regional.

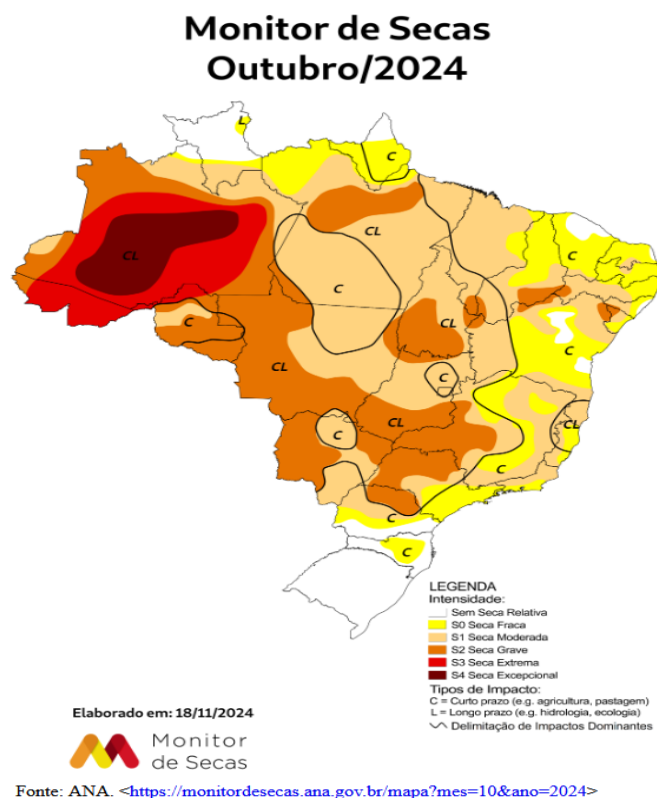
Comparativamente ao modal hidroviário pelo Rio Madeira, a utilização da Rodovia BR-319/AM representa uma alternativa logística substancialmente mais célere para o escoamento de insumos e produtos. Enquanto o transporte fluvial pode demandar aproximadamente seis dias para completar o trajeto entre Porto Velho e Manaus, a via terrestre oferece uma redução drástica no tempo de trânsito, o que é fundamental para o transporte de cargas sensíveis e insumos básicos de abastecimento. Contudo, essa vantagem competitiva e a própria eficiência da cadeia de suprimentos são frequentemente comprometidas pela precariedade do "Trecho do Meio":

Figura 1: Situação do "Trecho do meio" na BR-319/AM.



Essa situação torna-se ainda mais grave diante do contexto recente de mudanças climáticas. Estudos e relatórios técnicos vêm indicando aumento da frequência e da intensidade de eventos extremos na Amazônia, com alternância entre secas severas, ondas de calor, queimadas e chuvas intensas. Relatório do CEMADEN apontou que, em 2024, o Brasil enfrentou a maior seca dos últimos 70 anos em extensão e intensidade, com registro de seca severa e extrema em parte do Amazonas, além de impactos diretos na Região Norte, onde mais de 900 mil pessoas foram afetadas e os prejuízos econômicos ultrapassaram R\$ 1,1 bilhão apenas no primeiro semestre de 2024:

Figura 2: Monitoramento de Secas Brasil.



No caso da Amazônia, o mesmo relatório destacou que rios importantes atingiram níveis historicamente baixos, inclusive o Rio Negro, em Manaus, que alcançou em outubro de 2024 o menor nível desde o início das medições, em 1902. A queda acentuada dos rios afetou o transporte de mercadorias, o abastecimento local e o deslocamento de comunidades, demonstrando que a dependência exclusiva ou predominante do modal fluvial torna-se cada vez mais vulnerável em cenários de seca extrema.

Além disso, pesquisas lideradas por cientistas do INPE indicam que a Amazônia brasileira já apresenta cenários antes projetados para as próximas décadas, com prolongamento da estação seca de quatro para até seis meses, aumento do déficit hídrico e maior instabilidade no padrão de chuvas. Esses estudos apontam que a alteração do regime climático regional pode ampliar os riscos ao funcionamento da floresta, ao reabastecimento dos sistemas naturais de água e à ocorrência de eventos extremos fora do padrão sazonal.

A importância estratégica da rodovia transcende a esfera econômica, alcançando a segurança em saúde pública e a preservação da vida. A crise de abastecimento de oxigênio de 2021, durante o auge da pandemia de Covid-19, serviu como evidência dramática da fragilidade logística de Manaus e da dependência de rotas emergenciais terrestres. As dificuldades enfrentadas pelos comboios em trechos críticos da BR-319 demonstraram que uma infraestrutura rodoviária resiliente não é apenas uma meta de engenharia, mas a garantia necessária para o transporte de medicamentos, vacinas e alimentos indispensáveis à população. Portanto, assegurar a trafegabilidade permanente deste segmento é uma medida de proteção social e um imperativo de interesse público para garantir a continuidade dos serviços essenciais e a dignidade dos cidadãos da Região Norte.

3.2. DO HISTÓRICO TÉCNICO E A NATUREZA DE INFRAESTRUTURA PREEXISTENTE

A caracterização jurídica e técnica da Rodovia BR-319/AM como uma infraestrutura federal preexistente e anteriormente pavimentada é um fato histórico incontroverso, devidamente documentado em registros oficiais da Administração Pública Federal. A implantação desta rodovia estratégica ocorreu primordialmente na década de 1970, culminando em sua inauguração formal no dia 27 de março de 1976. À época, a via foi concebida e entregue à sociedade com revestimento asfáltico integral em todo o seu traçado entre Manaus/AM e Porto Velho/RO, estabelecendo-se como o marco da soberania nacional e da integração física da capital amazonense ao restante do território brasileiro.

A higidez documental desse histórico é reforçada pelos registros do Plano Nacional de Viação (PNV), os quais comprovam que a rodovia ostentava a classificação oficial de superfície "pavimentada" no ano de 1994. Importa destacar que a subsequente alteração de sua categoria para "implantada", verificada em registros de 1996, não decorreu de qualquer modificação no traçado geográfico ou de uma descontinuidade formal da infraestrutura jurídica, mas unicamente da severa degradação física do pavimento asfáltico original.

Nesse contexto, sob a ótica da engenharia rodoviária e do direito administrativo, deve-se distinguir com absoluta clareza a perda de revestimento físico da suposta inexistência da infraestrutura. A deterioração de um ativo público não apaga o fato técnico e jurídico de que a referida rodovia já foi objeto de pavimentação originária. Assim, as intervenções licitadas pelos Pregões nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026, não representam a abertura de uma nova fronteira rodoviária ou a inovação no relevo geográfico, mas sim a recuperação de uma característica estrutural preexistente. A realidade técnica demonstra que o DNIT já detém a posse e a gestão da via há décadas, realizando historicamente sua manutenção operacional.

Portanto, a Rodovia BR-319/AM subsume-se perfeitamente ao conceito de "instalação preexistente" e "rodovia anteriormente pavimentada", atendendo ao requisito objetivo estabelecido pelo legislador federal para a simplificação do controle estatal. Reforça-se que o restabelecimento funcional de um trecho que perdeu seu revestimento original, seja pela ação do tempo, seja pela falta de conservação, insere-se no conceito técnico de manutenção e melhoramento, visando reverter um processo de degradação estrutural e devolver ao patrimônio público federal sua funcionalidade original. Qualquer interpretação que ignore essa preexistência histórica e jurídica configuraria uma negativa à realidade dos fatos e um entrave injustificado à preservação de um ativo federal indispensável.

3.3. ENQUADRAMENTO NORMATIVO NA LEI Nº 15.190/2025

Nos termos da Nota Técnica nº: 50/2026/CET - AM/SRE – AM (doc. Anexo), a legitimidade jurídica dos certames licitatórios instaurados para o "trecho do meio" da Rodovia BR-319/AM encontra amparo direto e imediato na Lei nº 15.190, de 3 de março de 2025, conhecida como a Lei Geral do Licenciamento Ambiental. Referido diploma legal, fruto de um amplo debate no Congresso Nacional e da posterior rejeição de vetos presidenciais, instituiu um novo regime jurídico para o controle ambiental de atividades utilizadoras de recursos

naturais, primando pela eficiência administrativa e pela racionalização de procedimentos em intervenções de baixo potencial de impacto incremental. O comando normativo de regência para o caso em tela é o artigo 8º, inciso VII, que estabelece, de forma taxativa, uma hipótese de não sujeição ao licenciamento ambiental para serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes, incluindo expressamente as rodovias anteriormente pavimentadas.

A subsunção do objeto dos Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 a este dispositivo legal é absoluta e inconteste. Como demonstrado pelo histórico técnico desta Autarquia, a BR-319/AM não é uma obra nova, mas uma infraestrutura federal consolidada há décadas, cujo revestimento asfáltico foi perdido apenas materialmente, permanecendo hígida a sua natureza jurídica de via pavimentada. As intervenções de impermeabilização, estabilização de solos e regularização de subleito previstas nos editais amoldam-se com precisão aos conceitos de manutenção e melhoramento previstos na norma geral. Trata-se, portanto, do cumprimento de um preceito legal objetivo, que retirou a obrigatoriedade do rito ambiental trifásico para este tipo específico de serviço de engenharia rodoviária, reconhecendo a desnecessidade de reedição de controles sobre áreas já antropizadas e impactadas pela implantação original da rodovia.

É imperativo ressaltar que a Lei nº 15.190/2025 é norma plenamente vigente e eficaz no ordenamento jurídico pátrio, gozando de inafastável presunção de constitucionalidade. A atuação do DNIT, enquanto órgão executor da política de transportes, é ato vinculado ao princípio da legalidade estrita, incumbindo-lhe dar fiel cumprimento aos comandos legais emanados do Poder Legislativo. Na ausência de qualquer decisão judicial com efeito suspensivo que atinja a eficácia do artigo 8º, inciso VII, da referida lei, sua aplicação é obrigatória para a Administração Pública. O enquadramento promovido por esta Autarquia foi precedido de análise técnica e jurídica, ratificando que as obras se limitam à plataforma já implantada e à faixa de domínio consolidada, sem qualquer ampliação de capacidade estrutural que pudesse descaracterizar a natureza de melhoramento legalmente isento.

Conclui-se, desse modo, que os atos administrativos impugnados pela associação autora nada mais são do que o exercício regular do dever-poder da Administração em implementar as soluções de infraestrutura autorizadas por lei. A resistência em reconhecer a incidência da dispensa legal configuraria uma violação direta ao princípio da eficiência e ao direito à infraestrutura, obrigando o Estado a percorrer um rito burocrático que o próprio ordenamento jurídico considerou desnecessário para serviços de manutenção funcional. O DNIT reafirma sua plena aderência à Lei Geral do Licenciamento Ambiental, assegurando que o interesse público na recuperação da trafegabilidade da BR-319/AM seja atendido sob o manto da mais estrita legalidade e segurança jurídica.

3.4. DA VALIDAÇÃO JURÍDICA E INSTITUCIONAL DO ENQUADRAMENTO

A decisão administrativa que culminou na publicação dos editais de melhoramento da BR-319/AM não constitui uma escolha isolada ou unilateral da área técnica desta Superintendência, mas sim o reflexo de um consenso institucional formado pelas instâncias de assessoramento jurídico do Poder Executivo Federal. Tal alinhamento jurídico confere a

necessária segurança e estabilidade aos atos praticados pelo DNIT, demonstrando que o enquadramento dos serviços como manutenção e melhoramento, e a consequente não sujeição ao licenciamento ambiental.

A validação de maior relevância hierárquica e normativa provém da Consultoria-Geral da União (CGU/AGU), que, por meio do Parecer nº 00005/2026/CONSUNIAO/CGU/AGU, aprovado pelo Consultor-Geral da União via Despacho nº 00161/2026, fixou a interpretação a ser uniformemente seguida pelos órgãos da Administração Pública Federal. A CGU ratificou, de maneira peremptória, que as etapas subsequentes do licenciamento ambiental (LI e LO) perderam o objeto diante da nova sistemática da Lei nº 15.190/2025, autorizando o prosseguimento das licitações desde que confirmadas as premissas técnicas de que as obras se restringem ao restabelecimento de infraestrutura preexistente. Esta manifestação do órgão central consultivo possui eficácia vinculante no âmbito do Executivo Federal, servindo como baliza intransponível para a atuação do DNIT e conferindo presunção de legitimidade ao enquadramento adotado.

Adicionalmente, o Ministério dos Transportes, enquanto órgão supervisor da política setorial, manifestou concordância integral com o procedimento. A Secretaria-Executiva (SE/MT), no Ofício nº 252/2026/SE, comunicou oficialmente ao DNIT a aprovação das intervenções sob a ótica da política pública. Este entendimento foi corroborado pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR), que, por meio da Nota Técnica nº 11/2026/DOP-SNTR/SNTR, concluiu pela relevância estratégica da rodovia e pela adequação do escopo das obras aos parâmetros de dispensa legal. Tais atos institucionais demonstram que a recuperação da BR-319/AM é prioridade de governo, fundamentada em uma análise transversal que envolveu as áreas finalísticas de planejamento e execução de transportes.

Por fim, o procedimento específico para as contratações recebeu a chancela da PFE/DNIT por meio dos expedientes abaixo:

- **Pregão Eletrônico nº 90127/2026-01 (SEI nº 24565561)**
 - Parecer Nº 00006/2026/CONS./PB/PFE-DNIT/PGF/AGU;
 - Despacho Nº 00177/2026/GABINETE/PFE-DNIT/PGF/AGU.
- **Pregão Eletrônico nº 90128/2026-01 (SEI nº 24565563)**
 - Parecer Nº 00030/2026/CAE/PFE-DNIT/PGF/AGU;
 - Despacho Nº 00179/2026/GABINETE/PFE-DNIT/PGF/AGU.
- **Pregão Eletrônico nº 90129/2026-01 (SEI nº 24565570)**
 - Parecer Nº 00029/2026/CAE/PFE-DNIT/PGF/AGU;
 - Despacho Nº 00178/2026/GABINETE/PFE-DNIT/PGF/AGU.
- **Pregão Eletrônico nº 90130/2026-01 (SEI nº 24565580)**
 - Parecer Nº 00031/2026/CAE/PFE-DNIT/PGF/AGU;
 - Despacho Nº 00180/2026/GABINETE/PFE-DNIT/PGF/AGU.

Os referidos atos de controle reforçaram que a base jurídico-material que sustenta a dispensa de licenciamento é robusta e está em plena harmonia com o ordenamento jurídico

vigente. Reitera-se que a Nota Técnica nº 2/2026/SRE-AM, que certifica a natureza conservativa das intervenções, foi aprovada por unanimidade pela Diretoria Colegiada do DNIT durante a 5ª Reunião Extraordinária, realizada em 04 de março de 2026, conferindo densidade técnica e institucional máxima ao ato.

3.5. DAS INTERVENÇÕES DE MELHORAMENTO

A natureza das intervenções planejadas para a Rodovia BR-319/AM pauta-se por soluções de engenharia rodoviária de caráter conservativo e funcional, concebidas especificamente para reverter o ciclo de deterioração da via sem alterar sua estrutura originária. Os estudos que amparam os Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 preveem uma sequência de operações técnicas destinadas ao reforço e à proteção da plataforma estradal preexistente, iniciando-se pela regularização do subleito e pela estabilização de solos. Esta fase preparatória visa recompor a capacidade de suporte do leito natural, corrigindo deformações acumuladas por décadas de exposição climática e tráfego, garantindo que a base da rodovia possua a compactação necessária para receber as camadas superficiais de proteção.

O elemento central para a preservação do ativo público e para a mitigação de impactos ambientais é a solução final de impermeabilização por meio de uma camada selante. O objetivo desta camada selante é o de interromper o ciclo degradativo típico das estradas não pavimentadas, o qual se caracteriza pela perda de finos, infiltração vertical de água e consequente formação de atoleiros e erosões. Ao impermeabilizar a superfície, busca-se proteger a estrutura interna da rodovia contra a saturação, reduzindo drasticamente o carregamento de sedimentos para os cursos d'água adjacentes e conferindo maior vida útil às intervenções de conservação. Esta camada não constitui pavimentação convencional de alta capacidade, mas um tratamento funcional de proteção superficial.

É fundamental reiterar, para afastar as alegações de "obra oculta de implantação" vertidas pela autora, que o DNIT assegura a manutenção rigorosa da geometria original da rodovia, tanto no plano horizontal quanto no vertical. As ordens de serviço e diretrizes técnicas proíbem expressamente qualquer alteração de traçado, elevação do greide ou ampliação lateral da via. As intervenções circunscrevem-se estritamente aos limites do corpo estradal existente.

Dessa forma, o enquadramento do objeto licitatório guarda perfeita harmonia com a definição de melhoria estabelecida pela Resolução DNIT nº 8, de 6 de novembro de 2023. Nos termos do artigo 3º, inciso VIII da referida Resolução, as melhorias são operações que aprimoram as condições técnicas e físico-operacionais de uma via existente dentro dos padrões do Manual de Conservação Rodoviária (IPR 710). Portanto, o objeto dos certames é, por definição regulamentar e técnica, um serviço de engenharia destinado a recuperar a vida útil de uma infraestrutura degradada, subsumindo-se integralmente à hipótese de dispensa de licenciamento para manutenção de instalações preexistentes.

Cabe ressaltar que está em curso neste Departamento os estudos e projetos para pavimentação e implantação de Obras de Artes Especiais (OAE) no "Trecho do Meio" da rodovia BR-319/AM, conforme detalhado abaixo:

Tabela 1: Relação dos Estudos e Projetos em andamento no DNIT.

Objeto	Processo Base	Status
Elaboração do Plano Básico Ambiental (PBA), Inventário Florestal, Projeto Arqueológico, Estudos de Malária, execução de campanhas de fauna e demais obrigações ambientais necessárias à obtenção da Licença de Instalação 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".	50600.021111/2020-11	Em andamento contrato nº PP-157/2021
Contratação de empresa especializada para a 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. 02 (dois) Lotes.	50600.018590/2019-54	Em andamento estudos e projetos por meio do contrato TT-303/2020 (Lote 1) e TT-376/2020 (Lote 2)

Dessa forma, observa-se que o DNIT mantém em andamento os procedimentos técnicos, ambientais e administrativos necessários à futura contratação dos serviços de pavimentação definitiva e implantação das estruturas especiais no trecho, respeitando as etapas próprias dos estudos e projetos correspondentes.

Nesse contexto, é importante reforçar que os Editais nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 contemplam apenas serviços de melhoria da pista no segmento rodoviário, com o objetivo de preservar a trafegabilidade, reduzir riscos aos usuários e conferir melhores condições operacionais à rodovia enquanto não são finalizados os estudos e projetos destinados à pavimentação e às obras estruturantes objeto do processo de licenciamento ambiental.

3.6. DA INEXISTÊNCIA DE USURPAÇÃO DE COMPETÊNCIA

A tese autoral sustenta, equivocadamente, que o DNIT teria usurpado a competência do IBAMA ao decidir unilateralmente pela não sujeição das intervenções ao licenciamento ambiental ordinário. Tal alegação denota um profundo desconhecimento sobre a repartição de atribuições legais. Nos termos da Lei nº 10.233/2001, especificamente em seu artigo 82, incisos I e II, compete privativamente ao DNIT estabelecer os padrões, as normas e as especificações técnicas para os programas de manutenção, conservação e restauração de rodovias federais. Ressalte-se que a ONG autora não trouxe fundamentos, documentos técnicos ou estudos que comprovem suas alegações, limitando-se a questionar, sem lastro fático, a classificação técnica proferida por este órgão e validada por unanimidade pelo corpo técnico desta Autarquia.

Dessa forma, o ato praticado por esta Autarquia não constitui uma decisão discricionária sobre o rito de licenciamento, mas sim a certificação de um fato técnico objetivo: a presença de pavimentação anterior e a natureza conservativa dos serviços. A dispensa de licenciamento não decorre de um ato de vontade do DNIT, mas da aplicação direta e imediata da Lei nº 15.190/2025. Uma vez atestado pela área técnica que a BR-319/AM é uma infraestrutura preexistente — fato corroborado por registros históricos oficiais — a isenção opera-se por força de lei, restando à Administração apenas o dever de observar os limites técnicos que sustentam esse enquadramento. O Parecer nº 00005/2026/CONSUNIAO/CGU/AGU é expresso ao consignar que a qualificação das intervenções é matéria de caráter estritamente técnico, cabendo exclusivamente às unidades do DNIT avaliá-las.

Ademais, urge esclarecer ao Douto Juízo a nítida distinção de objetos entre os Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 e o empreendimento macro de reconstrução total da rodovia. Enquanto os certames ora impugnados versam sobre serviços de manutenção funcional e impermeabilização superficial para garantir a trafegabilidade imediata, o projeto de pavimentação asfáltica definitiva e obras de artes especiais permanece sob o rito do Processo IBAMA nº 02001.006860/2005-95. Não há, portanto, qualquer tentativa de substituição ou supressão do controle ambiental ordinário para a obra estruturante; o que existe é a aplicação da desburocratização legal para serviços de manutenção que, por sua natureza, possuem baixo potencial de impacto incremental.

A atuação do DNIT na condução dos certames licitatórios ora questionados pauta-se pela estrita observância aos princípios da legalidade, da competência administrativa e do planejamento público. Diferentemente do que sugere a peça exordial, a deflagração dos Pregões não constitui ato isolado ou desprovido de fundamentação, mas o ápice de um rito administrativo robusto e transparente, iniciado com a delegação de poderes pela Diretoria Colegiada e amparado em instrumentos de planejamento nacional:

Tabela 2: Relação dos Editais objeto da ACP.

Rodovia	Segmento	Lote	Processo Licitatório	Edital
BR-319	km 469,6 - km 590,1	4	50600.012850/2026-15	90127/2026-01
BR-319	km 346,2 - km 433,1	5a	50601.000605/2026-47	90128/2026-01
BR-319	km 433,1 - km 469,6	5b	50600.012643/2026-52	90129/2026-01
BR-319	km 250,7 - km 346,2	6	50601.000606/2026-91	90130/2026-01

A fase preparatória da licitação cumpriu rigorosamente as exigências dos artigos 18 e 25 da Lei nº 14.133/2021. Foram elaborados e aprovados o Estudo Técnico Preliminar (ETP) e o Termo de Referência (TR), documentos nos quais se pormenorizaram a descrição da necessidade, o levantamento de mercado, a estimativa de custos via Sicro e o gerenciamento de riscos. O ETP concluiu pela viabilidade da contratação após analisar detidamente a complexidade técnica e a essencialidade dos serviços para a retomada da economia e segurança viária, garantindo a transparência e o controle prévio de legalidade exigidos para certames de grande vulto. Assim, os atos administrativos gozam de plena presunção de legitimidade e legalidade, tendo sido editados por agentes competentes e fundamentados em instrução processual hígida.

O DNIT atualmente desenvolve trabalhos de manutenção na BR-319/AM por meio de uma Licença de Instalação nº 1111/2016, emitida em 2016, com objetivo específico de manter a trafegabilidade da rodovia.

Nos termos do inciso VII do art. 8º da Lei nº 15.190/2025 (transcrito no item 3.13, infra), a legislação é expressa ao incluir, no campo da dispensa de licenciamento ambiental, rodovias anteriormente pavimentadas, hipótese que dialoga diretamente com a realidade histórica da BR-319/AM. Entretanto, importa destacar que essa excepcionalidade se aplica apenas a obras e serviços de manutenção e melhoramentos, conceitos técnicos que devem ser devidamente compreendidos no presente objeto da contratação.

Para a adequada interpretação técnica do que se entende por manutenção, impõe-se recorrer ao arcabouço normativo do próprio DNIT. O Manual de Conservação Rodoviária, Publicação IPR 710/2005, estabelece distinção clara entre Conservação e Restauração, registrando que o complexo das atividades de manutenção rodoviária comporta “duas vertentes básicas: a Conservação e a Restauração da Rodovia, as quais diferem consideravelmente entre si em termos de seus atributos, requisitos e finalidades específicas”. O manual esclarece, ainda, que a conservação envolve a conceituação básica das atividades, o planejamento e a execução de serviços destinados a preservar a funcionalidade da via, mantendo padrões de desempenho compatíveis com sua finalidade.

Portanto, é inexistente qualquer cenário de sobreposição de competências ou interferência no rito trifásico do licenciamento principal. O IBAMA continua sendo a autoridade competente para licenciar a reconstrução integral da via, conforme o trâmite regular que já conta com a Licença Prévia nº 672/2022. A atuação do DNIT nos presentes editais circunscreve-se à sua esfera de competência de gestor da malha rodoviária, visando evitar o colapso de uma via estratégica enquanto os estudos para a solução definitiva são concluídos. Reconhecer a nulidade pretendida pela autora equivaleria a paralisar o dever legal de conservação do patrimônio público, sob o pretexto de um conflito de atribuições que a própria legislação federal cuidou de dirimir ao instituir hipóteses objetivas de dispensa.

3.7. DA OBSERVÂNCIA DOS PRINCÍPIOS DO DIREITO AMBIENTAL

A tese desenvolvida pela associação autora, sob o pretexto de resguardar os princípios ambientais, ignora que a execução dos serviços de manutenção e melhoria funcional na Rodovia BR-319/AM constitui, em si, o cumprimento do Princípio da Prevenção. Diferentemente do que sustenta a exordial, o verdadeiro risco de degradação ambiental reside na omissão estatal e na paralisação das intervenções de impermeabilização. A ausência de uma camada selante na plataforma estradal perpetua um ciclo erosivo severo, no qual as chuvas intensas provocam a saturação do solo, a perda de finos e o consequente carreamento de sedimentos para os cursos d'água da região amazônica, agravando o assoreamento dos rios e prejudicando a biota local. Portanto, a manutenção proativa é a medida preventiva necessária para estancar um dano ambiental concreto e contínuo.

Sob o prisma do Princípio do Desenvolvimento Sustentável, a atuação do DNIT busca conciliar a preservação de um patrimônio público existente, uma rodovia federal inaugurada em 1976, com a garantia da mobilidade social e da dignidade das populações isoladas. O desenvolvimento sustentável não pode ser interpretado como um óbice absoluto a qualquer intervenção em infraestrutura, mas como o dever de harmonizar a atividade econômica com a proteção ecológica. Ao limitar as obras à faixa de domínio já consolidada e proibir qualquer ampliação de capacidade ou alteração de traçado, o DNIT assegura que a recuperação funcional da via ocorra com o mínimo impacto ambiental incremental, preservando a conectividade estratégica sem avançar sobre áreas de floresta nativa.

No que tange à alegada violação do Princípio da Vedação ao Retrocesso Ambiental, é fundamental esclarecer que a dispensa de licenciamento prevista na Lei nº 15.190/2025 para

obras de manutenção não implica o abandono das responsabilidades ecológicas. O licenciamento do empreendimento principal de pavimentação definitiva e reconstrução total permanece em curso no IBAMA sob o processo nº 02001.006860/2005-95, respeitando o rito trifásico para intervenções de grande magnitude. O que o legislador federal promoveu foi uma simplificação procedimental baseada na eficiência, retirando o peso burocrático de serviços ordinários de conservação em instalações preexistentes. O retrocesso ambiental ocorreria se a Administração permitisse que a infraestrutura federal colapsasse totalmente, gerando danos irreversíveis ao relevo e à hidrografia por pura inércia.

Ademais, o DNIT reafirma seu compromisso com a governança ambiental através da aplicação obrigatória da Responsabilidade Ambiental das Contratadas (RAC), nos termos da Instrução Normativa nº 61/2021/DNIT-SEDE. Este mecanismo transfere às empresas executoras o dever de observar parâmetros protetivos rigorosos, abrangendo o controle de resíduos, emissões de ruído e efluentes, sob fiscalização permanente da Autarquia. Além disso, o Termo de Referência dos Pregões impõe a adoção de boas práticas de sustentabilidade, como o treinamento para uso racional de recursos e a destinação adequada de materiais recicláveis. Assim, a isenção do licenciamento administrativo ordinário é compensada por instrumentos de controle interno eficazes, garantindo que o melhoramento da BR-319/AM não transborde os limites da legalidade ambiental.

3.8. DO PERIGO DE DANO REVERSO E A JANELA HIDROLÓGICA

A pretensão de suspensão imediata dos certames licitatórios, sob o argumento de proteção ambiental, desconsidera a realidade climática extrema da Região Amazônica e o iminente perigo de dano reverso que tal medida acarretaria ao interesse público e ao próprio meio ambiente. A execução de obras terrestres e serviços de solo no estado do Amazonas é estritamente condicionada à chamada janela hidrológica, período conhecido como verão amazônico (junho a outubro), no qual a redução das precipitações pluviométricas permite a movimentação de terra, a compactação do subleito e a aplicação de revestimentos. Fora deste intervalo, a saturação hídrica do solo inviabiliza tecnicamente qualquer intervenção de engenharia, sob pena de perda total do material aplicado e ineficiência dos recursos públicos, conforme ilustrado na figura abaixo:

Figura 3: Janela Hidrológica Amazonas.



Considerando que as sessões públicas dos Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 estavam designadas para os dias 29 e 30 de abril de 2026, qualquer ordem judicial de suspensão neste estágio resultaria na perda irreversível da janela hidrológica de 2026 — cenário somente evitado pela decisão proferida na Suspensão de Liminar nº 1015671-70.2026.4.01.0000. O cronograma administrativo foi planejado para que a contratação e a mobilização das frentes de serviço ocorressem precisamente no início do período de estiagem. A paralisação dos atos licitatórios impediria que o DNIT executasse a impermeabilização necessária antes do próximo ciclo de chuvas torrenciais, condenando a rodovia a mais um ano de degradação acelerada e inviabilizando o socorro logístico à região.

Em acréscimo, informa-se que, por força da decisão judicial do pedido de suspensão de liminar (SEI! nº 24593917), os Pregões Eletrônicos DNIT nº 90127, 90128, 90129 e 90130/2026 foram regularmente processados e atualmente encontram-se em fase final de tramitação administrativa. Em consulta aos processos licitatórios disponíveis, verifica-se que o contrato decorrente do Pregão Eletrônico nº 90127/2026 (Lote 4) foi assinado em 25/05/2026, encontrando-se os demais certames na etapa de análise recursal, havendo perspectiva iminente de conclusão dos procedimentos, assinatura dos contratos remanescentes e efetivo início da execução dos serviços. Nessa seara, seguem informados os respectivos segmentos, lotes e processos licitatórios para fins de acompanhamento:

Rodovia	Segmento	Lote	Processo Licitatório
BR-319	km 469,6 - km 590,1	4	50600.012850/2026-15
BR-319	km 346,2 - km 433,1	5a	50601.000605/2026-47
BR-319	km 433,1 - km 469,6	5b	50600.012643/2026-52
BR-319	km 250,7 - km 346,2	6	50601.000606/2026-91

Desta forma, considerando o contrato já assinado e a iminente conclusão dos demais procedimentos licitatórios, qualquer decisão judicial que restabeleça a suspensão causará impacto direto em contrato em execução, na mobilização em curso e no cronograma proposto, perdendo o DNIT a janela climática para execução dos melhoramentos.

Por fim, do ponto de vista estritamente ecológico, a suspensão dos certames configura o que a doutrina e a jurisprudência denominam como dano ambiental reverso. A ausência da camada selante de impermeabilização, objeto central dos pregões, permite que o ciclo de erosão e desagregação da plataforma estradal continue de forma descontrolada. Sem a devida proteção superficial, as chuvas intensas provocam o escoamento superficial de sedimentos diretamente para os cursos d'água da bacia amazônica, causando o assoreamento de rios e a destruição de habitats aquáticos. Assim, a continuidade dos procedimentos licitatórios é a única via capaz de garantir a integridade da infraestrutura preexistente e mitigar os impactos ambientais negativos gerados pela contínua degradação do leito natural da rodovia.

3.8.1. REGIME PLUVIOMÉTRICO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA DA BR-319/AM

A área de influência do denominado 'trecho do meio' da BR-319/AM (km 250,7 ao km 590,1) abrange o sul do Estado do Amazonas, com destaque para a região de Humaitá/AM. A estação meteorológica convencional do INMET em Humaitá (código 82331, latitude -7,55°S, longitude -63,07°W, altitude 54m) registra dados contínuos desde a década de 1970, sendo a base de referência oficial para a análise climatológica da região.

As Normais Climatológicas do Brasil 1991-2020 (INMET, 2022) e os registros históricos da estação 82331 evidenciam regime bimodal claro, com período chuvoso (outubro a abril) e período de estiagem (maio a setembro), conforme consolidado na tabela a seguir:

Tabela 3 – Precipitação média mensal em Humaitá/AM e viabilidade técnica de obras de pavimentação (Normais Climatológicas INMET 1991-2020, Estação 82331)

Mês	Precipitação (mm)	Dias secos consec. (média)	Viabilidade de obras
Jan	292 mm	2 dias	NÃO
Fev	277 mm	2 dias	NÃO
Mar	307 mm	1 dias	NÃO
Abr	264 mm	2 dias	NÃO
Mai	146 mm	5 dias	NÃO
Jun	59 mm	12 dias	SIM
Jul	27 mm	18 dias	SIM
Ago	47 mm	14 dias	SIM
Set	89 mm	8 dias	PARCIAL
Out	155 mm	4 dias	NÃO
Nov	236 mm	2 dias	NÃO
Dez	292 mm	2 dias	NÃO

Fonte: Nota Técnica nº 50/2026/CET-AM/SRE-AM (SEI nº 24557062), com base em INMET – Normais Climatológicas do Brasil 1991-2020 (Estação Humaitá/AM – 82331) e dados históricos BDMEP. Critério de viabilidade: precipitação mensal ≤ 60 mm, com mínimo de 10 dias secos consecutivos — exigência técnica para compactação de subleito e cura de camadas selantes (DNIT ES 141/2010).

3.8.2. EXIGÊNCIA TÉCNICA E INCOMPATIBILIDADE COM O PERÍODO CHUVOSO

Os serviços objeto dos Pregões Eletrônicos, regularização de subleito, estabilização de solos granulares e aplicação de camada selante de impermeabilização, requerem, nos termos da norma DNIT ES 141/2010 (Estabilização Granulométrica) e das especificações de serviço aplicáveis:

- (i) ausência de precipitação nas 24 horas anteriores à execução dos serviços de compactação;
- (ii) umidade do subleito dentro da faixa ótima de compactação ($\pm 2\%$ da umidade ótima Proctor Normal), o que é inviabilizado pela saturação provocada pelas chuvas amazônicas;
- (iii) no mínimo 5 (cinco) dias consecutivos sem precipitação significativa (> 10 mm) para cura e estabilização da camada selante, sob pena de perda completa da película impermeabilizante.

Conforme demonstrado na Tabela acima, apenas os meses de junho, julho e agosto satisfazem plenamente esses requisitos técnicos. O mês de setembro apresenta viabilidade parcial (89 mm, com algumas janelas úteis, mas riscos operacionais relevantes). Os demais meses são tecnicamente inviáveis para a execução dos serviços.

Portanto, a janela hidrológica útil para as obras é de, no máximo, 4 (quatro) meses por ano: **junho a setembro**.

3.8.3. PRECIPITAÇÃO NOS ÚLTIMOS 10 ANOS

O comportamento pluviométrico da região nos últimos 10 anos (2015-2024), apurado a partir dos dados do Banco de Dados Meteorológicos para Ensino e Pesquisa (BDMEP/INMET) da Estação 82331, confirma a regularidade do padrão descrito nas Normais Climatológicas:

- Julho: variação histórica de 8 mm (2019) a 68 mm (2022), com média de 27 mm — consistentemente seco;
- Agosto: variação de 12 mm (2016) a 91 mm (2023), com média de 47 mm — predominantemente seco;
- Outubro: variação de 98 mm (2015) a 248 mm (2021), com média de 155 mm — início consolidado da estação chuvosa;
- Novembro: variação de 157 mm (2015) a 312 mm (2020), com média de 236 mm — estação chuvosa plena.

A análise dos dados históricos afasta qualquer expectativa de que o início do período chuvoso (outubro/novembro) possa ser excepcionalmente postergado em 2026 de forma a ampliar a janela de trabalho.

3.8.4. CRONOGRAMA ORIGINAL DOS PREGÕES

Os Pregões Eletrônicos nº 90127 a 90130/2026 foram publicados em 13/04/2026, com sessões designadas para os dias 29 e 30/04/2026, intervalo de 16 dias corridos (12 dias úteis), acima do mínimo legal. O planejamento operacional do DNIT previa:

- Sessões: 29-30/04/2026;
- Homologação: entre 15 e 31/05/2026;
- Assinatura dos contratos: até 30/06/2026;
- Emissão de Ordens de Serviço: julho de 2026 — início do pico da estiagem;
- Execução efetiva: julho a setembro de 2026 (janela de estiagem).

3.8.5. CRONOGRAMA APÓS A SUSPENSÃO DE 70 DIAS

A decisão suspendeu os pregões pelo prazo de 70 (setenta) dias, contados de 28/04/2026, com vencimento em 06/07/2026. A seguir demonstra-se, com base nos prazos mínimos legais estabelecidos pela Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações), que mesmo na hipótese mais otimista, sem recursos administrativos, a assinatura dos contratos e o início das obras seriam inviáveis dentro da janela hidrológica de 2026:

Tabela 4 – Cronograma estimado pós-suspensão (prazos mínimos da Lei nº 14.133/2021)

Etapas Processuais	Prazo Legal	Data Estimada	Fundamento / Observação
Decisão liminar suspensão	—	28/04/2026	<i>Prazo de 70 dias conta-se a partir desta data</i>
Expiração da suspensão	70 dias corridos	06/07/2026	<i>Art. 300 CPC — prazo fixado pela juíza</i>
Providências internas DNIT (republicação dos editais)	~5 dias úteis	13/07/2026	<i>Adequações administrativas e publicação em DOU</i>
Publicação dos novos editais	—	14/07/2026	<i>Data estimada de republicação</i>
Prazo mínimo entre publicação e sessão (Lei 14.133/21, art. 55, I)	8 dias úteis	24/07/2026	<i>Prazo mínimo legal para pregão eletrônico</i>
Abertura da sessão pública (abertura dos envelopes)	—	24/07/2026	<i>Data mínima possível</i>
Classificação, negociação e adjudicação	~5 dias úteis	31/07/2026	<i>Art. 17 e 55 da Lei 14.133/21</i>
Prazo recursal — manifestação de intenção (Art. 165, §1º)	3 dias úteis	05/08/2026	<i>Qualquer participante pode recorrer</i>
Prazo para interposição do recurso (Art. 165, §1º)	3 dias úteis	11/08/2026	<i>Se houver recurso — cenário mínimo</i>
Contrarrazões e julgamento do recurso	~5 dias úteis	18/08/2026	<i>Art. 165, §2º Lei 14.133/21</i>
Homologação pelo DNIT	~3 dias úteis	21/08/2026	<i>Autoridade competente</i>
Assinatura do contrato — prazo legal (Art. 90 Lei 14.133/21)	Até 60 dias após homologação	21/09/2026	<i>Prazo máximo legal — cenário pessimista</i>

△ ASSINATURA DO CONTRATO (cenário realista)	30 a 60 dias	set/out 2026	<i>Documentação, garantias, seguro-garantia, publicação</i>
△ EMISSÃO DA ORDEM DE SERVIÇO	Após assinatura	out/nov 2026	<i>Necessária para início efetivo das obras</i>
△ MOBILIZAÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS	30 a 60 dias	nov/dez 2026	<i>Equipamentos, pessoal, materiais para 339 km de rodovia</i>
△ INÍCIO EFETIVO DAS OBRAS	Após mobilização	dez 2026/jan 2027	<i>PERÍODO CHUVOSO: 292 mm e 236 mm de precipitação</i>

Nota: Prazos calculados com base nos arts. 17, 55, 90, 165 e 166 da Lei nº 14.133/2021. Etapas destacadas em vermelho correspondem ao período chuvoso amazônico (chuvas ≥ 155 mm/mês), tecnicamente inviáveis para execução dos serviços objeto dos pregões.

A premissa da decisão que suspendeu os pregões, de que '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' (fl. 5) está factualmente equivocada.

Mesmo adotando-se os prazos mínimos absolutos previstos em lei, sem qualquer recurso administrativo, sem atraso na publicação, sem tempo de mobilização adicional, a assinatura do contrato não ocorreria antes de setembro de 2026. A emissão de Ordem de Serviço e a mobilização do canteiro de obras para 339 km de rodovia em área remota da Amazônia demandam prazo adicional de, no mínimo, 30 a 60 dias, projetando-se o efetivo início das obras para outubro/novembro de 2026.

Outubro registra precipitação média de 155 mm e novembro de 236 mm em Humaitá/AM, meses em que a execução dos serviços de estabilização de subleito e aplicação de camada selante é tecnicamente inviável, conforme demonstrado na Tabela 3.

A conclusão técnica é irrefutável: a suspensão de 70 dias da referida decisão de ID **2252862197** impediria a realização das obras durante toda a janela hidrológica de 2026, hipótese em que as intervenções de conservação somente poderiam ser retomadas na estiagem de 2027, com mais um ciclo chuvoso completo de degradação acelerada da via. Esse cenário somente foi evitado pela decisão proferida na Suspensão de Liminar nº 1015671-70.2026.4.01.0000; eventual restabelecimento dos efeitos da tutela de urgência reproduziria, agora, o mesmo impacto sobre contrato já assinado (Pregão nº 90127/2026 – Lote 4, em 25/05/2026) e sobre a mobilização em curso no pico da estiagem.

3.9. COMPROMETIMENTO DA SEGURANÇA DOS USUÁRIOS DA BR-319/AM

A BR-319/AM no denominado 'trecho do meio' apresenta condição de trafegabilidade gravemente comprometida, caracterizada por formação sistemática de atoleiros, erosões longitudinais e transversais, pontos de afundamento de subleito e instabilidade da plataforma durante o período chuvoso.

A não execução dos serviços de estabilização e impermeabilização nos meses de julho e agosto, janela de menor precipitação, implica a manutenção dessas condições por mais um ciclo chuvoso completo (outubro de 2026 a abril de 2027), período no qual a via torna-se total ou parcialmente intransitável, com os seguintes riscos documentados:

(i) Acidentes por afundamento de plataforma e perda de controle de veículos em trechos de solo saturado;

(ii) Interrupção do acesso de populações ribeirinhas e comunidades isoladas, com impacto direto no abastecimento de alimentos, medicamentos e insumos básicos nos municípios do sul do Amazonas (Humaitá, Lábrea, Tapauá);

(iii) Aumento do processo erosivo com carreamento de sedimentos para os corpos hídricos adjacentes, produzindo o exato dano ambiental que a suspensão pretende evitar.

A situação de risco está documentada no Ofício nº 78303/2026/CGMRR/DIR/DNIT SEDE (SEI 24159588) e na Nota Técnica nº 2/2026/SRE-AM (SEI 23999954), que alertam expressamente para a piora das condições estruturais da via na ausência de intervenções conservativas durante o período de estiagem.

3.10. DA LESÃO AO ERÁRIO E À ORDEM PÚBLICA ADMINISTRATIVA CASO MANTIDA A DECISÃO DE TUTELA

A suspensão dos Pregões Eletrônicos nº 90127 a 90130/2026 implica as seguintes consequências diretas sobre o erário federal e o interesse público:

Agravamento exponencial dos custos de intervenção

A cada ciclo chuvoso sem intervenção conservativa, o custo de recuperação da plataforma rodoviária aumenta exponencialmente: o estágio de deterioração progride de 'manutenção conservativa' (objeto dos pregões: camada selante) para 'restauração estrutural', que exige base e sub-base completas, com custo estimado entre 3 e 5 vezes superior ao dos serviços ora licitados. A postergação das obras por um ciclo chuvoso adicional (outubro 2026 a abril 2027) pode elevar significativamente o custo total de recuperação da via, agravando o prejuízo ao erário.

Comprometimento do orçamento comprometido para 2026

Os recursos orçamentários que financiam os Pregões Eletrônicos nº 90127 a 90130/2026 estão empenhados para o exercício de 2026. A não realização dos certames dentro do prazo hábil implica risco de anulação dos empenhos ao final do exercício, exigindo nova tramitação orçamentária e licitatória no exercício seguinte, com reinício de todos os atos administrativos e despesas correlatas.

Lesão à ordem pública

O DNIT, como autarquia federal responsável pela conservação das rodovias federais, tem o dever legal e constitucional de manter a trafegabilidade e a segurança das rodovias sob sua jurisdição (Lei nº 10.233/2001, art. 82; Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro). A suspensão das intervenções de conservação, por ordem judicial, sem consideração dos limites técnicos de exequibilidade temporal, compromete o cumprimento desse dever institucional, configurando lesão à ordem pública administrativa que justifica a revogação da tutela de urgência pelo próprio Juízo, na reapreciação agendada na decisão liminar, nos termos do art. 296 do CPC.

Com fundamento nos argumentos acima, o DNIT conclui que:

- i- A janela hidrológica amazônica tecnicamente viável para execução dos serviços de estabilização e impermeabilização do 'trecho do meio' da BR-319/AM restringe-se aos meses de junho a setembro, com pico entre julho e agosto, conforme dados das Normais Climatológicas do INMET 1991-2020 e série histórica de 10 anos da Estação 82331 (Humaitá/AM);
- ii- A suspensão de 70 dias determinada pela decisão que concedeu a tutela, combinada com os prazos mínimos legais da Lei nº

- 14.133/2021, torna fática e juridicamente impossível a assinatura dos contratos e o início das obras dentro da janela hidrológica de 2026;
- iii- A premissa da decisão de que 'não há risco de irreversibilidade' é tecnicamente incorreta: a perda da janela hidrológica de 2026 é irreversível, pois não pode ser recuperada — a estiagem amazônica de 2026 não se repetirá;
 - iv- A postergação das intervenções conservativas por mais um ciclo chuvoso agrava a degradação da plataforma, eleva o custo de recuperação futura, compromete a segurança dos usuários e configura lesão ao erário e à ordem pública administrativa.

3.11. SEGURANÇA VIÁRIA E PROTEÇÃO AO PATRIMÔNIO PÚBLICO

A manutenção e o melhoramento funcional do pavimento da Rodovia BR-319/AM constituem medidas imperativas de proteção ao patrimônio público, voltadas a evitar o colapso definitivo de uma infraestrutura federal estratégica já consolidada no território nacional. Sob a ótica da gestão de ativos da União, a inércia administrativa diante da degradação física da camada de rolamento representaria uma omissão gravíssima, permitindo que a ação combinada do tráfego e do rigoroso clima amazônico desintegre completamente a plataforma estradal implantada na década de 1970, especialmente diante do cenário de eventos climáticos extremos já descrito no item 3.1.

Pelo prisma do princípio da eficiência administrativa e do interesse público, a opção do DNIT pela execução de melhorias funcionais revela-se a estratégia mais racional e econômica para o erário. A Rodovia BR-319/AM demanda elevado investimento público para manutenção de sua trafegabilidade, especialmente no segmento central da rodovia, onde a ausência de pavimentação definitiva impõe a necessidade de intervenções recorrentes de conservação, recuperação e recomposição da plataforma rodoviária.

Nesse contexto, os serviços de melhoramento de pista previstos nos Editais nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 representam medida voltada à maior eficiência do gasto público, uma vez que buscam conferir melhores condições estruturais e operacionais ao corpo estradal, reduzindo a recorrência de serviços emergenciais e ampliando a durabilidade das intervenções executadas. A adoção dessa solução técnica permite direcionar os investimentos para melhorias mais duradouras em vez de manter exclusivamente ações corretivas e repetitivas, frequentemente comprometidas pelas chuvas intensas e atoleiros, garantindo a melhor relação custo-benefício na aplicação dos recursos públicos.

Para além da conservação patrimonial, a segurança viária apresenta-se como prioridade absoluta para a circulação de veículos de emergência e abastecimento regional. As condições atuais do "Trecho do Meio", marcadas por poeira intensa na seca e atoleiros profundos nas chuvas, elevam drasticamente o risco de acidentes e comprometem a circulação de veículos prestadores de serviços essenciais.

A Rodovia BR-319/AM é o canal vital para o abastecimento regional e para a movimentação de ambulâncias, viaturas policiais e transporte escolar, sendo que qualquer interrupção nesse fluxo atinge diretamente o direito fundamental à saúde e à segurança das

comunidades locais. Assim, os referidos editais devem ser compreendidos como instrumentos de planejamento e gestão eficiente da infraestrutura rodoviária, destinados a garantir regularidade logística e segurança aos usuários, em estrita observância à supremacia do interesse público.

3.12. BR-319/AM – CLASSIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO - MANUTENÇÃO E MELHORAMENTO FUNCIONAL - INFRAESTRUTURA PREEXISTENTE

Inicialmente, cumpre ressaltar que a BR-319 é de suma importância por sua influência no desenvolvimento socioeconômico, na conectividade regional, acesso a áreas remotas e acesso a serviços essenciais para as comunidades ao longo de seu percurso. Trata-se de corredor rodoviário de fundamental importância de logística comercial e principalmente social, dada a ligação das Capitais Manaus/AM e Porto Velho/RO, além dos Estados do Amazonas e Rondônia com o restante do Brasil.

Diante desse contexto, a BR-319, especialmente no “Trecho do Meio”, revela-se como uma infraestrutura estratégica que impõe desafios técnicos de elevada complexidade, exigindo atuação contínua e qualificada da Administração Pública. Assim, torna-se imprescindível que o poder público confira atenção prioritária à rodovia, com a adoção de soluções técnicas adequadas e investimentos consistentes, de modo a assegurar sua funcionalidade, evitar o isolamento logístico e promover o equilíbrio entre desenvolvimento socioeconômico e proteção ambiental.

Neste contexto, buscando efetivar sua missão institucional garantindo boas condições de trafegabilidade e segurança aos usuários, o DNIT deflagrou os editais dos Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026. Os documentos referentes a cada contratação já se encontram no processo, quais sejam:

- Documento Edital nº 127/2026-01 (SEI! nº 24565561);
- Documento Edital nº 128/2026-01 (SEI! nº 24565563);
- Documento Edital nº 129/2026-01 (SEI! nº 24565570); e,
- Documento Edital nº 130/2026-01 (SEI! nº 24565580).

Estes Editais foram formulados e publicados a luz dos princípios constitucionais que norteiam a Administração Pública, não havendo que se falar em nulidades. Neste contexto e calcado nas mais de 7.500 km de rodovias não pavimentadas existentes sob administração do DNIT, na manutenção rodoviária, buscando-se promover maior perenidade na segurança viária e garantia da trafegabilidade, o DNIT publicou, no âmbito da [Resolução 8 de 06 de novembro de 2023](#), o Programa de Melhoramento de Rodovias Não Pavimentadas (PMNP), destacando-se:

“CAPÍTULO IV

DO PROGRAMA DE MELHORAMENTO DAS RODOVIAS NÃO PAVIMENTADAS

Art. 10. As rodovias não pavimentadas poderão receber, além dos serviços de conservação rotineira, conservação periódica e conservação emergencial, soluções para melhoria da capacidade de suporte do subleito natural.

Parágrafo único. As intervenções de que tratam o caput estão abrangidas dentro do Programa de Melhoramento das Rodovias Não Pavimentadas (PMNP), conforme Anexo XXVI.

Art. 11. A implementação do Programa de Melhoramento das Rodovias Não Pavimentadas deve seguir um conjunto de atividade predefinidas a serem desenvolvidas para subsidiar a elaboração do Plano de Trabalho.

§ 1º Não fazem parte do escopo implantação de dispositivos de drenagem superficial em concreto em rodovias não pavimentadas.

§ 2º Somente estarão elegíveis ao PMNP aquelas rodovias cujo Número N, após o cálculo com todas as variáveis que o compõe, apresente o valor de até 106 ($N \leq 106$), de acordo com os critérios estabelecidos no Anexo XXVI.

§ 3º O período de execução dos serviços previstos no PMNP é de no máximo 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser estendido, mediante justificativa técnica e conforme regime pluviométrico da região, ao período máximo de até 36 (trinta e seis) meses.

[...]

Art. 13. Atendidos aos requisitos técnicos do PMNP e caso a camada selante adotada apresente como solução o tratamento superficial, após a etapa de envio da documentação para licitação pela CGMRR à Superintendência regional, também deverá ser enviado para à Coordenação-Geral de Meio Ambiente (CGMAB) para conhecimento e providências acerca de avaliação quanto aos aspectos ambientais das melhorias a serem executadas e providências pertinentes junto aos órgãos ambientais afetos.

[...]”

Dentre outros, o PMNP visa executar camadas de solo com misturas com cimento e/ou areia e/ou brita e/ou cal, para dar maior durabilidade e capacidade de suporte do subleito, associada à execução de uma camada selante para protegê-la. A manutenção de rodovias federais não pavimentadas por meio de novas soluções de melhoramentos da capacidade de suporte irá proporcionar ganho ambiental às regiões, visto que será prolongado o período necessário entre as manutenções, ocasionando a redução da frequência dos impactos ambientais nas áreas diretamente e indiretamente afetadas.

Mais precisamente com relação às licitações objeto da ação judicial, recorda-se que a BR-319/AM constitui infraestrutura rodoviária federal implantada na década de 1970, inaugurada em 27 de março de 1976 com revestimento asfáltico integral ao longo de seu traçado entre Manaus/AM e Porto Velho/RO, desempenhando papel estratégico na integração da Região Norte ao restante do território nacional. Para ilustrar o histórico da construção da rodovia, a Figura 1 apresenta uma sequência de imagens da época da construção da rodovia, enquanto a Figura 2 remete a uma fotografia de 1973 da rodovia pavimentada:

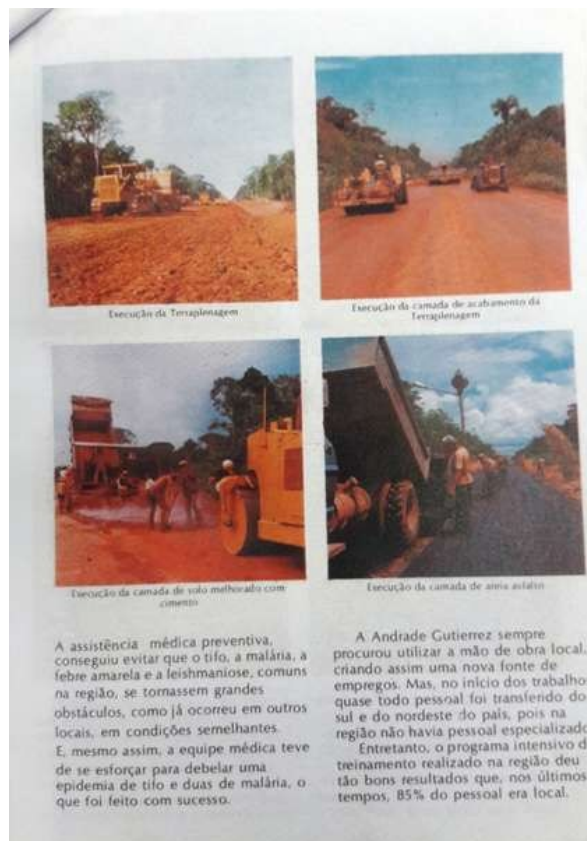


Figura 1 - Sequência de fotos da época da construção da BR-319/AM



Figura 2 - Trecho da rodovia BR-319 logo após a inauguração no início da década de 1970

E, a respeito da classificação dos empreendimentos licitados, a análise técnica disposta na Nota Técnica nº: 2/2026/SRE – AM (SEI! nº 23999954) de lavra da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas foi clara ao dispor que **as soluções de conservação e reforço da plataforma, destinadas à recuperação das condições operacionais do trecho mencionado, sem ampliação de capacidade, caracterizando-se**

como medidas de manutenção e melhoramento, nos termos da legislação vigente. Veja-se a síntese de sua análise técnica e normativa, com destaque às passagens centrais e à transcrição de sua conclusão:

Em sua análise técnica e normativa, a Nota Técnica registra que a Lei nº 15.190/2025 instituiu hipóteses específicas de dispensa de licenciamento para intervenções em infraestrutura preexistente; que a BR-319/AM, implantada e integralmente pavimentada na década de 1970, não teve descaracterizada sua condição histórica de rodovia anteriormente pavimentada pela perda parcial do revestimento; e que, sob o ponto de vista da engenharia rodoviária, o restabelecimento funcional de trecho que perdeu o revestimento original — mediante técnicas de impermeabilização superficial e tratamentos funcionais, sem implantação de nova infraestrutura, sem acréscimo de capacidade estrutural e sem expansão física da rodovia — insere-se no conceito técnico de manutenção e melhoramento (íntegra no SEI nº 23999954). Destacam-se da análise as seguintes passagens, seguidas da conclusão:

As intervenções previstas limitam-se à faixa de domínio já consolidada, não envolvendo ampliação lateral, abertura de novas frentes de supressão vegetal ou modificação da classe funcional da rodovia.

O enquadramento jurídico das intervenções como manutenção e melhoramento em rodovia anteriormente pavimentada encontra respaldo direto no art. 8º, VII, da Lei nº 15.190/2025, desde que observados os limites materiais e físicos aqui descritos.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, considerando o histórico da BR-319/AM como rodovia federal implantada e anteriormente pavimentada, cuja perda parcial do revestimento decorreu da descontinuidade de manutenção ao longo do tempo, conclui-se que as intervenções destinadas ao restabelecimento do revestimento da plataforma existente enquadram-se, sob o ponto de vista técnico, como medidas de manutenção e melhoramento da infraestrutura preexistente.

Tais intervenções, quando executadas nos limites da plataforma já implantada e da faixa de domínio consolidada, não configuram implantação de nova rodovia nem ampliação de capacidade estrutural.

À luz do art. 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, e observadas as balizas técnicas e ambientais aqui delineadas, verifica-se a adequação do enquadramento jurídico das intervenções como atividades de manutenção e melhoramento, cabendo a manifestação da Advocacia-Geral da União quanto à segurança jurídica do prosseguimento das ações programadas.

Ao contrário da narrativa adotada da petição inicial, a decisão administrativa que culminou na publicação dos editais de melhoramento da BR319/AM não constitui uma escolha isolada ou unilateral da área técnica da Superintendência Regional, mas sim o reflexo de um consenso institucional e embasamento técnico.

Desta forma, as licitações para a contratação de empresa especializada para Execução dos Serviços de Manutenção e Conservação de rodovia não pavimentada conforme disposições da [Resolução Nº 8, de 6/11/2023](#) (SEI! nº 16570071), na modalidade pregão, estão amparadas no [art. 29, parágrafo único, da Lei nº 14.133/2021](#) e decorre da necessidade da Administração de contratar estas obras que influem diretamente na segurança dos usuários e cujas características enquadram-se nos requisitos para a utilização desse sistema.

3.13. DIREITO AMBIENTAL. LEI Nº 15.190/2025 (ART. 8º, VII). DISPENSA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL ORDINÁRIO. LEGALIDADE DOS CERTAMES LICITATÓRIOS

Conforme verificado acima, o cerne da controvérsia apresentada na ação reside na alegada ausência de licenciamento ambiental, sob o argumento de que o enquadramento jurídico adotado pela Administração Pública teria sido indevido. Nesse sentido, sustenta o autor que a probabilidade do direito decorreria da suposta nulidade desse enquadramento, uma vez que, ao classificar intervenções como de manutenção e/ou melhoramento - ainda que consideradas, segundo sua ótica, como de significativo impacto ambiental -, o DNIT teria afastado indevidamente a exigência de licenciamento ambiental, em desconformidade com o regime constitucional de proteção ao meio ambiente e com o histórico técnico do processo de licenciamento da BR-319.

No tocante às questões relacionadas ao licenciamento ambiental, cumpre destacar que a Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP, por intermédio da Coordenação-Geral de Meio Ambiente – CGMAB/DPP, também foi instada a se manifestar sobre a matéria, unidade esta que detém atribuição específica e *expertise* técnica para tratar do tema. Em resposta, a referida unidade registrou não haver contribuições adicionais a apresentar quanto aos certames, consignando que o licenciamento ambiental do empreendimento principal de pavimentação integral permanece em regular andamento perante o IBAMA (Ofícios nº 140437/2026 e nº 142716/2026/CGMAB/DPP), o que reforça a distinção de objetos sustentada nesta defesa.

Todavia, desde já adianta-se que a presente argumentação não se sustenta à luz dos elementos técnicos e jurídicos constantes dos autos, uma vez que a classificação das intervenções decorre de análise técnica especializada, devidamente formalizada, e encontra respaldo direto na legislação vigente, não havendo que se falar em nulidade ou afastamento indevido do controle ambiental, mas sim na aplicação legítima de hipótese legal de dispensa para serviços de natureza conservativa em infraestrutura preexistente.

Neste sentido, vejamos o inciso VII, do Art. 8º da [Lei nº 15.190/2025](#) que "*dispõe sobre o licenciamento ambiental; regulamenta o inciso IV do § 1º do art. 225 da [Constituição Federal](#); altera as Leis nºs 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (Lei dos Crimes Ambientais), 9.985, de 18 de julho de 2000, e 6.938, de 31 de agosto de 1981; revoga dispositivos das Leis nºs 7.661, de 16 de maio de 1988, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; e dá outras providências*":

"Art. 8º Não estão sujeitos a licenciamento ambiental as seguintes atividades ou empreendimentos:

[...]

VII - 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 e dragagens de manutenção;"

Conforme se verifica, **a legislação é expressa ao incluir, no campo da dispensa de licenciamento ambiental, rodovias anteriormente pavimentadas, hipótese que dialoga diretamente com a realidade histórica da BR-319/AM.**

Inclusive, o tema “licenciamento ambiental” foi devidamente abordado nos pregões objeto da ação judicial. A título de exemplo, vejamos o subtítulo “licenciamento ambiental” disposto no item 05 do Termo de Referência do pregão referente ao Lote 04:

“LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Para a execução dos serviços, verifica-se que o segmento do Lote 5.b enquadra-se no Quadro 20 – Sistema de Transporte Rodoviário, especificamente na Descrição das Atividades do Item Manutenção e Melhoramentos em Empreendimentos Rodoviários sob Licenciamento Ambiental Ordinário ou Corretivo. Além disso, também se insere no Quadro 32 – Outras Atividades Desenvolvidas em Terras Indígenas e em Unidades de Conservação Federais, exceto APA.

Este enquadramento está em conformidade com a [Portaria nº 90, de 24 de junho de 2025](#), que revogou os efeitos da Portaria nº 88, de 18 de junho de 2025, publicada no Diário Oficial da União, Seção 1, em 24 de junho de 2025. Também atende ao disposto na Nota Técnica nº 56/2023/CRIAM/CGMAB/DPP/DNIT-SEDE, de 3 de outubro de 2023 (SEI nº 15739348), emitida pela Coordenação-Geral de Meio Ambiente - CGMAB/DNIT.

Adicionalmente, durante a execução dos serviços, caso seja necessária a supressão de vegetação, será obrigatória a elaboração da Caracterização da Vegetação sempre que não houver rendimento lenhoso nem ocorrência de espécies legalmente protegidas. Alternativamente, quando houver supressão vegetal com rendimento lenhoso ou presença de espécies legalmente protegidas, deverá ser elaborado o respectivo Inventário Florestal.

A definição de rendimento lenhoso está disposta no inciso XV do art. 3º da [Portaria Interministerial nº 1, de 4 de novembro de 2020](#).

Na sequência, o mesmo Termo de Referência rememora o histórico de pavimentação da rodovia (registros do PNV de 1994 e 1996), a Licença de Instalação nº 1111/2016 e a Licença Prévia nº 672/2022, transcreve o art. 8º, VII, da Lei nº 15.190/2025 e a distinção entre conservação e restauração do Manual de Conservação Rodoviária (IPR 710), detalha o regime de supressão vegetal em situações urgentes e emergenciais previsto no Ofício nº 80/2024/DILAC/CALAF/DILIC/IBAMA (SEI nº 18112696) — com laudo técnico, relatório final de supressão, projeto de plantio compensatório e Documento de Origem Florestal — e impõe à contratada a observância da Responsabilidade Ambiental das Contratadas (Instrução Normativa nº 61/2021/DNIT-SEDE, SEI nº 9244340), conforme íntegra constante dos autos (SEI nº 24908445).

Assim, não há qualquer afastamento do licenciamento ambiental do empreendimento principal, o qual permanece submetido ao regular processo junto ao órgão competente, com observância de todas as etapas e exigências legais. O que se verifica é, tão somente, a aplicação de hipótese legal específica de dispensa de licenciamento, prevista no art. 8º, inciso VII, da [Lei nº 15.190/2025](#), restrita a serviços de natureza conservativa, voltados à manutenção e ao melhoramento de infraestrutura preexistente, sem alteração de sua configuração essencial.

A este respeito, cita-se o Parecer nº 00005/2026/CONSUNIAO/CGU/AGU (SEI! nº 24190999) encaminhado pelo Ofício nº 00020/2026/CONJUR-MT/CGU/AGU (SEI! nº 24190999) da Consultoria da União responsável por examinar o caso concreto referente ao Trecho do Meio da BR-319. Vejamos a conclusão do referido Parecer nº 00005/2026/CONSUNIAO/CGU/AGU (SEI! nº 24190999):

“3. CONCLUSÃO

23. Em conclusão, considerando:

1. Que a NOTA TÉCNICA Nº: 2/2026/SRE - AM (seq. 32), da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Amazonas afirmou que as obras no chamado Trecho do Meio da BR-319 configuram manutenção e melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes, que a referida rodovia fora anteriormente pavimentada e que as obras em questão ficarão adstritas aos limites da plataforma já implantada e da faixa de domínio consolidada, não se tratando, pois, de implantação de nova rodovia ou ampliação de capacidade estrutural.

2. O disposto no artigo 8º, VII, c/c o artigo 60, I e II, da Lei nº 15.190/2025, segundo os quais é dispensado o licenciamento ambiental de obras de manutenção e melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas e dragagens de manutenção, relativamente às etapas subsequentes à que estava em curso no momento da entrada em vigor da lei.

24. Confirmadas as informações da NOTA TÉCNICA Nº: 2/2026/SRE - AM (seq. 32), entendemos que está dispensado o licenciamento ambiental em relação às etapas subsequentes à etapa contemporânea à entrada em vigor da Lei nº 15.190/2025, do empreendimento referente a obras de pavimentação e melhoramento da BR-319/AM, trecho Porto Velho/RO – Manaus/AM, segmento compreendido entre o km 250,7 e o km 656,4, no denominado “Trecho do Meio”, objeto dos processos IBAMA nº 02001.006860/2005-95 e FUNAI nº 08620.002480/2007-32. [...]”

Assim, não há que se falar em ausência de licenciamento ambiental ou mesmo em usurpação de competências do IBAMA. O DNIT não deliberou sobre o rito de licenciamento, tampouco substituiu a atuação do órgão ambiental, limitando-se a exercer sua competência legal ao proceder à classificação técnica das intervenções. A eventual dispensa de licenciamento decorre diretamente de previsão legal expressa, nos termos do art. 8º, inciso VII, da [Lei nº 15.190/2025](#). Ademais, o Parecer jurídico acima citado é categórico ao reconhecer que a qualificação da intervenção constitui atribuição exclusiva das unidades técnicas do DNIT, inexistindo, portanto, qualquer ilegalidade ou extrapolação de competência administrativa.

3.14. DA TUTELA DE URGÊNCIA E DANO REVERSO. NECESSIDADE DE RECONSIDERAÇÃO DA DECISÃO.

Não se encontram presentes os requisitos autorizadores da tutela de urgência, razão pela qual o pleito deveria ser indeferido. Quanto à probabilidade do direito (*fumus boni iuris*), verifica-se que a atuação do DNIT está devidamente amparada por arcabouço jurídico e técnico robusto, não havendo qualquer ilegalidade ou desvio de finalidade a justificar a intervenção judicial neste momento.

Com efeito, as medidas adotadas encontram respaldo em norma legal vigente e dotada de presunção de constitucionalidade (art. 8º, VII, da [Lei nº 15.190/2025](#)), em parecer da

instância máxima de assessoramento jurídico - Parecer nº 00005/2026/CONSUNIAO/CGU/AGU (SEI! nº 24190999) - em certificação técnica quanto à natureza conservativa das intervenções (Nota Técnica nº: 2/2026/SRE – AM (SEI! nº 23999954)) e, ainda, em pareceres jurídicos da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT que validaram os procedimentos licitatórios em questão. Diante desse conjunto probatório, não se vislumbra plausibilidade jurídica na tese autoral.

No que tange ao perigo de dano (*periculum in mora*), a argumentação apresentada na inicial revela-se invertida. Ao contrário do alegado, o verdadeiro risco de dano grave e de difícil reparação, (inclusive com repercussões sociais significativas) decorre da eventual suspensão dos pregões.

Uma eventual paralisação dos certames comprometerá a execução das intervenções no período de estiagem amazônica, janela temporal essencial para a realização de serviços dessa natureza. A perda desse intervalo operacional inviabilizará a execução tempestiva das obras de impermeabilização, potencializando processos erosivos, o carreamento de sedimentos para os cursos d'água e, sobretudo, o risco concreto de isolamento de comunidades inteiras durante o período chuvoso.

Cumprido destacar, ademais, que o procedimento licitatório, por sua própria natureza, configura-se como ato administrativo preparatório, desprovido de impacto ambiental direto. Em sentido oposto, o potencial dano decorre justamente da inércia administrativa resultante de eventual suspensão indevida das contratações indispensáveis à adequada manutenção da BR-319/AM.

Nesse cenário, a concessão da tutela de urgência não apenas carece de fundamento jurídico, como também implicaria dano reverso de elevada magnitude, atingindo não apenas o meio ambiente, mas também a logística regional, o acesso a serviços essenciais e a própria dignidade das populações afetadas.

Assim, à luz dos princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da supremacia do interesse público, impõe-se que a decisão concessiva seja reconsiderada, com o indeferimento da medida pleiteada.

O momento processual para tanto foi fixado pela própria decisão concessiva (ID 2252862197), que estabeleceu cronograma expresso ao determinar que, após 60 (sessenta) dias, os autos viessem conclusos “para fins de reapreciar a tutela de urgência, com inclusão das manifestações, contestações e documentos que forem carreados aos autos, seja para mantê-la, **seja para revogá-la**”. A presente contestação é apresentada precisamente para instruir essa reapreciação agendada, e o pedido ora formulado independe do desfecho do incidente de suspensão de liminar e do recurso a ser manejado pela via própria: dirige-se ao juízo natural da causa, no exercício do poder que o art. 296 do CPC lhe assegura de revogar a tutela provisória a qualquer tempo.

E a revogação se impõe, antes de tudo, porque a premissa fática que amparou a cognição sumária deixou de existir. A liminar foi deferida *inaudita altera parte* sob a alegação autoral de absoluta indisponibilidade do sistema SEI e de impossibilidade de acesso aos

documentos técnicos — tanto que o núcleo do provimento foi justamente a determinação de juntada do processo administrativo. Cumprida integralmente essa determinação, com a juntada dos Termos de Referência (SEI nº 24908445), dos Estudos e Levantamentos (SEI nº 24908496) e do Orçamento Referencial e Justificativas (SEI nº 24908626), e instaurado o contraditório com a presente defesa e seus anexos, desapareceu o suporte fático da medida, revelando-se atos administrativos motivados, instruídos e validados pelas instâncias técnicas e jurídicas competentes.

Acresce que o quadro fático evoluiu: como demonstrado no item 3.8, o contrato decorrente do Pregão Eletrônico nº 90127/2026 (Lote 4) foi assinado em 25/05/2026 e os demais certames encontram-se em fase final. Eventual restabelecimento dos efeitos da tutela — seja pela reforma da decisão suspensiva, seja pelo decurso de sua eficácia — não atingiria mais meros atos preparatórios, e sim contrato em execução e mobilização em curso no pico da janela de estiação de 2026, com desperdício de recursos já comprometidos, desmobilização de canteiro, exposição da Autarquia a pleitos indenizatórios das contratadas e perda irreversível do ciclo executivo.

Registre-se, ainda, que a decisão proferida na Suspensão de Liminar nº 1015671-70.2026.4.01.0000, conquanto tenha restabelecido a tramitação dos certames, é provimento de natureza contracautelar e precária, sujeito a revisão em sede de agravo regimental, como nela expressamente consignado. Subsistindo formalmente a tutela de primeiro grau, ainda que com eficácia suspensa, paira sobre contratos assinados e em execução um estado de instabilidade jurídica incompatível com a magnitude dos investimentos públicos envolvidos e com a janela executiva em curso. A revogação pelo próprio juízo natural da causa, em cognição agora exauriente quanto aos fatos, é a providência que elimina essa pendência de modo definitivo, devendo alcançar a tutela em todos os seus capítulos, inclusive a multa pessoal de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) imposta ao agente público responsável, cuja manutenção, diante do integral cumprimento das determinações de juntada e da queda da premissa que a motivou, careceria de qualquer suporte.

3.15. 3.15. DA PRESUNÇÃO DE CONSTITUCIONALIDADE DA LEI Nº 15.190/2025

A Lei nº 15.190/2025 encontra-se em pleno vigor desde 7 de fevereiro de 2026 e goza de presunção de constitucionalidade. As Ações Diretas de Inconstitucionalidade nº 7.913, 7.916 e 7.919, embora tenham por objeto, dentre outros dispositivos, o citado inciso VII do art. 8º, encontram-se pendentes de julgamento perante o Supremo Tribunal Federal, sem que se tenha concedido, até a presente data, qualquer medida cautelar suspendendo a eficácia do dispositivo.

Não cabe, portanto, em juízo, condicionar sua aplicação a requisitos que a lei expressamente não estabeleceu — sob pena de usurpação da função reservada à jurisdição constitucional concentrada.

3.16. DA SITUAÇÃO ATUAL DA QUESTÃO DEBATIDA, NO ÂMBITO ADMINISTRATIVO DO DNIT

Conforme os termos do Ofício nº 157237/2026/CGMRR/DIR/DNIT SEDE, foi informado que, após a decisão judicial que suspendeu os efeitos da liminar de primeiro grau, os Pregões Eletrônicos DNIT nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 foram regularmente processados e se encontravam em fase final de tramitação administrativa, especificamente na etapa de análise recursal, com perspectiva de conclusão dos procedimentos, assinatura dos contratos e início da execução dos serviços.

A situação administrativa informada é a seguinte:

Pregão Eletrônico	Processo SEI	Segmento	Lote	Situação informada
90127/2026	50600.012850/2026-15	km 469,6 ao km 590,1	4	Contrato assinado dia 25/05/2026.
90128/2026	50601.000605/2026-47	km 346,2 ao km 433,1	5A	Fase final/análise recursal
90129/2026	50600.012643/2026-52	km 433,1 ao km 469,6	5B	Fase final/análise recursal
90130/2026	50601.000606/2026-91	km 250,7 ao km 346,2	6	Fase final/análise recursal

Portanto, a situação atual é de regular prosseguimento administrativo dos processos licitatórios, em conformidade com a decisão judicial proferida no incidente de suspensão de liminar.

3.17. DA JUNTADA DOS RESPECTIVOS PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS QUE ENSEJARAM A DECISÃO ADMINISTRATIVA DE DISPENSA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A decisão que concedeu a tutela de urgência determinou que (ID 2252862197):

*“Fica **DEFERIDO**, nos termos acima, o pedido para determinar ao DNIT que realize a juntada dos respectivos procedimentos administrativos que ensejaram tanto a decisão administrativa de dispensa de licenciamento ambiental, quanto determinação de sujeição das obras de pavimentação da BR-319, “trecho do meio”, aos pregões eletrônicos objeto de questionamento nestes autos, o que inclui descrição detalhada das intervenções que foram qualificadas como “melhorias e manutenções”, com vistas a permitir compreensão integral das razões técnicas e legais que embasam tais atos/decisões administrativas. Esta determinação deverá ser cumprida no prazo de 15 (quinze) dias”.*

Pois bem.

Registra-se que esta autarquia providenciou a juntada, nos respectivos processos administrativos, dos Termos de Referência dos editais, bem como dos estudos técnicos, levantamentos de campo, memórias, documentos de planejamento e demais elementos técnicos que embasaram a elaboração dos editais relativos aos serviços de melhoramento da BR-319/AM.

- Anexo - Termo de Referência (SEI nº 24908445);

- Anexo - Estudos e Levantamentos (SEI nº 24908496);
- Anexo - Orçamento Referencial e Justificativas (SEI nº 24908626).

Tais documentos demonstram que os certames foram instruídos com base em elementos técnicos concretos, produzidos a partir de levantamentos e avaliações específicas dos segmentos envolvidos, afastando a alegação de ausência de motivação, deficiência de instrução processual ou reenquadramento indevido do objeto.

Por fim, os referidos documentos estão anexados à presente defesa.

3.18. DA LEGALIDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS DA AUTARQUIA. AUSÊNCIA DE QUAISQUER DOS VÍCIOS APONTADOS PELA AUTORA.

A parte autora apontou supostas ilegalidades nos atos administrativos da autarquia federal. Sem razão, novamente.

Primeiro, caberia a autora a comprovação da ilegalidade dos atos administrativos, o que não foi feito, passando as alegações de meras ilações sem provas. Veja-se que o ato administrativo do poder público tem a **presunção de veracidade e legalidade, atraindo a inversão do ônus da prova à requerente, a qual não se desincumbiu.**

Nesse contexto, **os atos praticados pela autarquia gozam da presunção de idoneidade, legitimidade e veracidade tanto em relação aos fatos subjacentes ao seu motivo quanto à regularidade de sua prática à legislação**, não podendo a autora inverter o ônus da prova de forma indevida, afirmando, sem provas, que os atos administrativos seriam ilegais, nulos ou inexistentes.

Inclusive, esta é a reiterada jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, totalmente aplicável ao caso em julgamento:

*..EMEN: PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. SERVIDOR PÚBLICO. MANDADO DE SEGURANÇA. TUTELA PROVISÓRIA. AUSÊNCIA DE PERICULUM IN MORA E FUMUS BONI IURIS. I - Na origem, trata-se de mandado de segurança com pedido liminar que objetiva a suspensão dos efeitos do ato administrativo impugnado neste mandado de segurança, determinando a sua imediata reintegração no quadro de funcionários da polícia rodoviária federal, assegurando-se regulares recebimentos. No Superior Tribunal de Justiça, indeferiu-se o pedido de tutela de urgência. II - Não se verifica a presença do fumus boni iuris. **O ato administrativo tem fé pública e goza de presunção de legalidade, legitimidade e veracidade. Somente em situações excepcionais, desde que haja prova robusta e cabal, pode-se autorizar o afastamento da justificativa do interesse público, a sua desconstituição, o que não se verifica no caso concreto.** III - Ademais, ausente também o periculum in mora, já que, muito embora o impetrante relate situação de dificuldade financeira e até psicológica, consequências naturais de sua demissão, relatou que vem sendo auxiliado por familiares, a afastar a necessidade premente do deferimento liminar do pedido, sem a manifestação da autoridade apontada. IV - Agravo interno improvido. ..EMEN: (AINTMS - AGRAVO INTERNO NO MANDADO DE SEGURANÇA - 24684 2018.02.68870-3, FRANCISCO FALCÃO - PRIMEIRA SEÇÃO, DJE DATA:22/03/2019 ..DTPB:.)*

Assim, mesmo se tratando de presunção relativa, o seu afastamento demanda a apresentação de prova robusta em sentido contrário, o que não foi demonstrada pela requerente nesse processo, **tanto que não indica e nem junta qualquer prova das supostas ilegalidades.**

Logo, não tendo a autora produzida contraprova à presunção do ato administrativo da autarquia federal, demonstrando as ilegalidades apontadas, **os atos administrativos devem prevalecer e, por conseguinte, deve-se julgar improcedente o pedido da requerente.**

É corrente na doutrina especializada que dentre os postulados consagrados pelo regime jurídico administrativo, destaca-se o **princípio da presunção de legitimidade dos atos administrativos**, que pode ser lido de acordo com três acepções:

- a presunção de legitimidade, que encerra obediência às regras morais;
- a presunção de legalidade, que impõe observância da lei; e,
- a presunção de veracidade, que corresponde à verdade dos fatos.

Trata-se de presunção relativa, transferindo-se o ônus da **prova ao administrado caso esse pretenda desconstituir a presunção de legitimidade do ato administrativo**, o que não aconteceu no caso em julgamento, pois a parte autora não juntou qualquer prova e simplesmente afirmou que os atos administrativos da entidade seriam ilegais.

Assim, referido princípio tem como consequência prática a aplicação imediata do ato administrativo, consagrando o atributo da autoexecutoriedade, sem prejuízo de sua contestação em momento posterior. Essa inclusive é a posição de Hely Lopes Meirelles:

Outra consequência da presunção de legitimidade e veracidade é a transferência do ônus da prova da invalidade do ato administrativo para quem a invoca.

*MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 29 ed. atualizado por Eurico de Andrade Azevedo e outros. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 156).*

Maria Sylvia Zanella di Pietro diz que:

*A presunção de veracidade inverte o ônus da prova; é errado afirmar que a presunção de legitimidade produz esse feito, uma vez que, quando se trata de confronto entre o ato e a lei, não há matéria de fato a ser produzida; nesse caso, o efeito é apenas o anterior, ou seja, o juiz só apreciará a nulidade se arguida pela parte. (PIETRO, Maria Sylvia Z. di. **Direito administrativo**. 18. ed. São Paulo: Atlas, 2005, p. 192).*

Com efeito, os atestados, multas, autos de infrações, certidões e afirmações de servidores públicos possuem, em seu favor, a presunção de autenticidade do que foi declarado. Do contrário, a atividade administrativa se tornaria praticamente inviável (devendo juntar, a cada certidão, um vídeo, uma fotografia acompanhada de duas testemunhas etc.), o que foi presumido indevidamente ilegal pela autora.

Por fim, o CPC/15, no art. 373, I, determina que o ônus da prova incumbe ao autor quanto ao fato constitutivo de seu direito, sendo que a autarquia federal não precisa provar os fatos quando **milita presunção legal de existência ou de veracidade (art. 374, IV), justamente a hipótese deste processo:**

Art. 373. O ônus da prova incumbe:

I - Ao autor, quanto ao fato constitutivo de seu direito;

Art. 374. Não dependem de prova os fatos:

IV - Em cujo favor milita presunção legal de existência ou de veracidade.

Portanto, todas as alegações da autora são descabidas, devendo-se, no mérito, julgar improcedente a demanda.

3.19. DAS CONCLUSÕES.

Diante de todo o arcabouço fático e jurídico apresentado, conclui-se pela absoluta legalidade e regularidade técnica dos atos administrativos praticados para a deflagração dos Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026.

Restou sobejamente demonstrado que as intervenções planejadas para o "trecho do meio" da Rodovia BR-319/AM atendem, em sua plenitude, aos requisitos objetivos de dispensa de licenciamento ambiental estabelecidos pelo artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, tendo a Nota Técnica nº 2/2026/SRE-AM obtido aprovação técnica por unanimidade pela Diretoria Colegiada do DNIT. A subsunção do caso à norma é inequívoca, uma vez que a rodovia constitui infraestrutura preexistente com histórico comprovado de pavimentação anterior, preenchendo o suporte fático exigido pelo legislador para a simplificação do controle ambiental.

As evidências técnicas carreadas aos autos ratificam que o objeto das licitações se circunscreve estritamente a serviços de manutenção e melhoramento funcional, pautados em soluções de engenharia destinadas à recuperação da trafegabilidade e à preservação do pavimento.

Não há que se falar, portanto, em implantação de nova rodovia ou em supressão de controles ecológicos, visto que as intervenções de regularização, estabilização e impermeabilização limitam-se à plataforma já consolidada e à faixa de domínio da União, sem qualquer ampliação de capacidade ou alteração de traçado. A atuação do DNIT pauta-se, assim, pela estrita observância à Resolução nº 8/2023 desta Autarquia e ao robusto respaldo jurídico conferido pela Consultoria-Geral da União.

Ademais, a manutenção dos certames é medida de extremo interesse público, fundamental para garantir a segurança viária e o direito à mobilidade dos cidadãos da Região Norte. A paralisação dos pregões nas vésperas do período de estiagem acarretaria a perda irreversível da janela hidrológica de 2026, expondo o patrimônio público a uma ainda maior degradação e as populações locais ao isolamento logístico e a riscos à vida por desabastecimento. O perigo de dano reverso é, portanto, concreto e imediato, superando em muito os riscos hipotéticos suscitados pelo autor.

Diante de todo o exposto, é inevitável a conclusão pela legalidade, viabilidade técnica e adequação do enquadramento das intervenções previstas para o denominado “trecho do meio” da BR-319/AM como serviços de manutenção, conservação e melhoramento rodoviário, nos termos do art. 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025.

Repita-se que os elementos técnicos analisados demonstram que as intervenções objeto dos Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026 incidem sobre infraestrutura rodoviária federal preexistente, anteriormente pavimentada, com plataforma implantada e faixa de domínio consolidada, não se tratando de implantação de nova rodovia, abertura de novo traçado ou ampliação da capacidade estrutural da via.

Assim, não se vislumbra vício técnico, desvio de finalidade, nulidade ou irregularidade capaz de macular os referidos editais, uma vez que o enquadramento adotado decorre de análise técnica fundamentada, alinhada à legislação vigente, aos normativos internos do DNIT e às manifestações técnicas e jurídicas constantes dos autos.

Registra-se, ainda, que a autarquia providenciou a juntada, nos respectivos processos administrativos, dos Termos de Referência dos editais, dos estudos técnicos, dos levantamentos de campo e dos demais documentos que embasaram a elaboração dos editais de melhoramento da BR-319/AM, evidenciando que os procedimentos licitatórios foram devidamente instruídos e motivados.

Tais documentos demonstram que os certames foram estruturados com base em elementos técnicos concretos, produzidos a partir da avaliação dos segmentos envolvidos, reforçando a natureza das intervenções como serviços de manutenção, conservação e melhoramento rodoviário, limitados à plataforma existente e à faixa de domínio consolidada.

Pelo exposto, resta demonstrada a improcedência total dos pedidos formulados na Ação Civil Pública nº 1020686-23.2026.4.01.3200, sendo que é imperativo o prosseguimento das licitações em prol da infraestrutura nacional e da segurança jurídica dos atos administrativos.

3.20. DAS PROVAS

Esta autarquia informa que todas as justificativas técnicas e documentais pertinentes já foram devidamente colacionadas aos autos do processo administrativo e da presente ação judicial. Por esse motivo, esclarece-se que não há novos elementos técnicos ou provas adicionais a serem produzidos ou acrescentados no presente momento, reputando suficiente o acervo probatório e documental já apresentado para a instrução desta defesa.

4. DOS PEDIDOS

Diante do exposto, requer o DNIT:

a) Na reapreciação da tutela de urgência agendada na própria decisão liminar, a sua revogação integral, nos termos do art. 296 do CPC, inclusive quanto à multa pessoal de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), conforme os diversos fundamentos acima e documentos anexos.

b) No mérito, a total improcedência dos pedidos da inicial, reconhecendo-se a legalidade da atuação federal.

Protesta-se por todos os meios legais e moralmente legítimos de prova, especialmente pela juntada dos documentos anexos e outros que se fizerem necessários ao esclarecimento da causa.

Por fim, informa-se que foram anexados os documentos que ensejaram a decisão administrativa impugnada.

Nesses termos, pede e espera deferimento.

Brasília/DF, 12 de junho de 2026.

PAULO HENRIQUE ALVES DE ANDRADE
Procurador Federal

 Documento assinado digitalmente
PAULO HENRIQUE ALVES DE ANDRADE
Data: 12/06/2026 19:23:12-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>