



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
COORDENAÇÃO-GERAL DE ATUAÇÃO ESTRATÉGICA

AO JUÍZO DA 7ª VARA FEDERAL AMBIENTAL E AGRÁRIA DA SJAM

NÚMERO: 1020686-23.2026.4.01.3200

AUTOR: LABORATORIO DO OBSERVATORIO DO CLIMA

RÉUS: DNIT E OUTROS

UNIÃO, pessoa jurídica de direito público, por intermédio do membro da Advocacia-Geral da União infra assinado, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, apresentar **CONTESTAÇÃO**, conforme as razões de fato e de direito a seguir expostas.

1. TEMPESTIVIDADE

Consoante a aba expedientes do Pje, a **intimação da União acerca da decisão de id. 2252862197 ocorreu em 08/05/2026**, de maneira que o prazo judicial para a apresentação da contestação, contado em dobro em favor da Advocacia Pública, nos termos do art. 183 do CPC, **se encerrará no dia 23/06/2026**.

Desse modo, inquestionável a tempestividade da presente manifestação.

2. DA MOLDURA FÁTICO JURÍDICA DA HIPÓTESE DOS AUTOS

Trata-se de ação civil pública, ajuizada por LABORATÓRIO DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA em face do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, por meio da qual objetiva, em síntese, 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)”.

Em sede liminar, o requerente pleiteiou 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.

No mérito propriamente dito, pretende:

- 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 BR319/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).

Na petição inicial, o autor ainda requereu intimação do IBAMA e União para, querendo integrarem a lide (art. 5º, §2º da Lei 7.347/1985), bem como a intimação do MPF na qualidade de fiscal da lei e, por fim, provimento jurisdicional que determine ao DNIT a juntada da íntegra do 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.

Por meio da **decisão de id. 2252862197**, foi **deferida a tutela provisória de urgência**, nos seguintes termos:

" 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 “trecho 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”

Em razão da aludida decisão, o DNIT e a União ajuizaram a **suspensão de liminar nº 1015671-70.2026.4.01.0000** (id 2253414064), tendo sido proferida decisão que **deferiu o pedido** nos seguintes termos:

" 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. [...]”.

É a síntese do que se passou até o momento.

3. MÉRITO

3.1 DA CONTEXTUALIZAÇÃO ACERCA DAS MEDIDAS DE GOVERNANÇA, PLANEJAMENTO INTEGRADO E AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA PARA A BR - 319/AM

A ação em questão, possui como um de seus principais eixos argumentativos a alegação de fragilidades na governança socioambiental e territorial associada à BR-319/AM, especialmente no denominado “trecho do meio”, com base, entre outros elementos, em análises técnicas previamente produzidas no âmbito do Governo Federal.

A área de influência da BR-319 apresenta sobreposição de múltiplas categorias de uso e proteção, incluindo terras indígenas, unidades de conservação, assentamentos rurais e municípios, o que demonstra que os desafios associados ao empreendimento ultrapassam a dimensão da obra, demandando arranjos estruturados de governança, coordenação interinstitucional e instrumentos de planejamento estratégico.

No âmbito do licenciamento ambiental, ressalta-se que a Licença Prévia nº 672/2022, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, foi inicialmente suspensa por decisão judicial, tendo seus efeitos posteriormente restabelecidos em razão da atribuição de efeito suspensivo aos recursos interpostos.

Nesse contexto, destaca-se que, em 9 de fevereiro de 2026, foi proferida decisão que deferiu efeito suspensivo aos embargos de declaração, suspendendo os efeitos do acórdão recorrido e restabelecendo a decisão monocrática que havia concedido efeito suspensivo ao agravo de instrumento, mantendo-se, assim, os efeitos da Licença Prévia até o julgamento dos referidos embargos pelo órgão colegiado competente. Tal cenário evidencia a necessidade de distinção entre as controvérsias relativas ao licenciamento ambiental propriamente dito e aquelas concernentes à governança territorial e à gestão integrada do empreendimento.

Adicionalmente, observa-se que a discussão judicial envolve referências ao histórico do licenciamento ambiental da BR-319/AM, iniciado em meados da década de 2000, incluindo o processo administrativo nº 02001.006860/2005-95, o que comprova a persistência e a complexidade das questões associadas ao empreendimento ao longo do tempo.

Pois bem.

Acerca das medidas estruturantes voltadas à análise integrada dos aspectos técnicos, ambientais, sociais e institucionais associados ao empreendimento, cabe destacar que o Ministério dos Transportes instituiu, por meio da Portaria nº 1.109/2023, o Grupo de Trabalho da BR-319/AM, com a finalidade de avaliar e estruturar estratégias destinadas à viabilização da recuperação do corredor de transportes da referida rodovia. A atuação do referido Grupo de Trabalho considerou de forma integrada as áreas de influência direta e indireta do empreendimento, reafirmando o compromisso governamental com a promoção do desenvolvimento sustentável da região, por meio de um modelo de governança institucional apto a conciliar a implantação da infraestrutura com a proteção socioambiental.

Não se pode olvidar que os desafios associados à pavimentação da BR-319/AM extrapolam os aspectos estritamente técnicos ou de engenharia, estando diretamente relacionados aos riscos socioambientais envolvidos, tais como o avanço do desmatamento e o incremento de atividades ilícitas na área de influência do empreendimento. Diante desse cenário, o Governo Federal passou a estruturar respostas institucionais voltadas à mitigação desses riscos, com ênfase no fortalecimento da governança territorial, na articulação interinstitucional e na qualificação da organização e do uso das informações estratégicas.

No âmbito dessa governança, destaca-se a realização de reuniões interinstitucionais integradas, com a participação de diversos órgãos da Administração Pública Federal, inclusive a Casa Civil, voltadas à coordenação de ações de ordenamento territorial, ao enfrentamento de ilícitos ambientais e ao fortalecimento das estratégias de controle e monitoramento na região da BR-319/AM.

No contexto dessas iniciativas, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima passaram a promover tratativas conjuntas no âmbito de uma governança integrada, voltadas tanto à adoção de medidas emergenciais de mitigação de impactos socioambientais quanto à construção de soluções que possibilitem a pavimentação da rodovia de forma segura, responsável e compatível com os princípios do desenvolvimento sustentável. Como desdobramento desse processo, foi elaborada a Nota Técnica Conjunta, cujo objetivo consistiu na avaliação da participação de instituições de suporte técnico especializadas na definição de indicadores, metas e compromissos associados à Governança Territorial da BR-319, tendo sido solicitado, para tal finalidade, o apoio da Infra S.A.

Paralelamente, foi elaborada uma segunda Nota Técnica Conjunta, específica sobre o desenvolvimento da Avaliação Ambiental Estratégica – AAE, por meio da qual também foi demandado o apoio da Infra S.A., especialmente como instrumento para viabilizar os procedimentos de contratação necessários à execução dessa avaliação. Destaca-se que a Infra S.A. efetivou a contratação de estudos destinados tanto à estruturação de um modelo de governança territorial e ambiental, com apoio de instituição especializada, quanto ao desenvolvimento da Avaliação Ambiental Estratégica, com a participação de instituição de pesquisa.

3.2 DA ADOÇÃO DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO SOCIOAMBIENTAL E AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA DA BR-319/AM

A Portaria CC/PRMMA nº 727, de 19 de agosto de 2025, reveste-se de papel central no fortalecimento da gestão socioambiental da BR-319, ao instituir colegiados responsáveis pela coordenação da elaboração e da implementação do respectivo Plano de Ação. Nesse contexto, o Ministério dos Transportes solicitou à INFRA S.A. a contratação de empresa especializada, a qual foi efetivada para a execução de projeto voltado à estruturação para a gestão ambiental da região de influência da BR-319, na Amazônia, com base em abordagem de fracionamento inteligente do território e das responsabilidades, nos termos do respectivo Termo de Referência.

Os produtos contratados junto à Fundação Instituto de Administração - FIA foram integralmente entregues pela contratada e devidamente analisados pelos órgãos envolvidos. As informações e análises resultantes desse estudo vêm sendo utilizadas como subsídio técnico para o direcionamento e o apoio à tomada de decisão do Governo Federal, contribuindo para a formulação e o aprimoramento das estratégias de governança na região de influência da rodovia.

Paralelamente foi celebrado o TED 002/2025 entre a INFRA SA e o INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS DA AMAZÔNIA - INPA referente à AAE a qual fornecerá subsídios técnicos para decisões estratégicas relacionadas ao ordenamento territorial, à conservação da biodiversidade e ao desenvolvimento sustentável da região, por meio de diagnósticos integrados, modelagens territoriais e processos de consulta multissetorial. Parte dos produtos previstos foi entregue e analisada, estando os demais programados para entrega conforme Plano de Trabalho e cronograma estabelecido.

Os produtos e etapas desses trabalhos vêm sendo gradualmente desenvolvidos e analisados pelos órgãos envolvidos, contribuindo de forma relevante para o aprimoramento do planejamento público e para a qualificação do processo

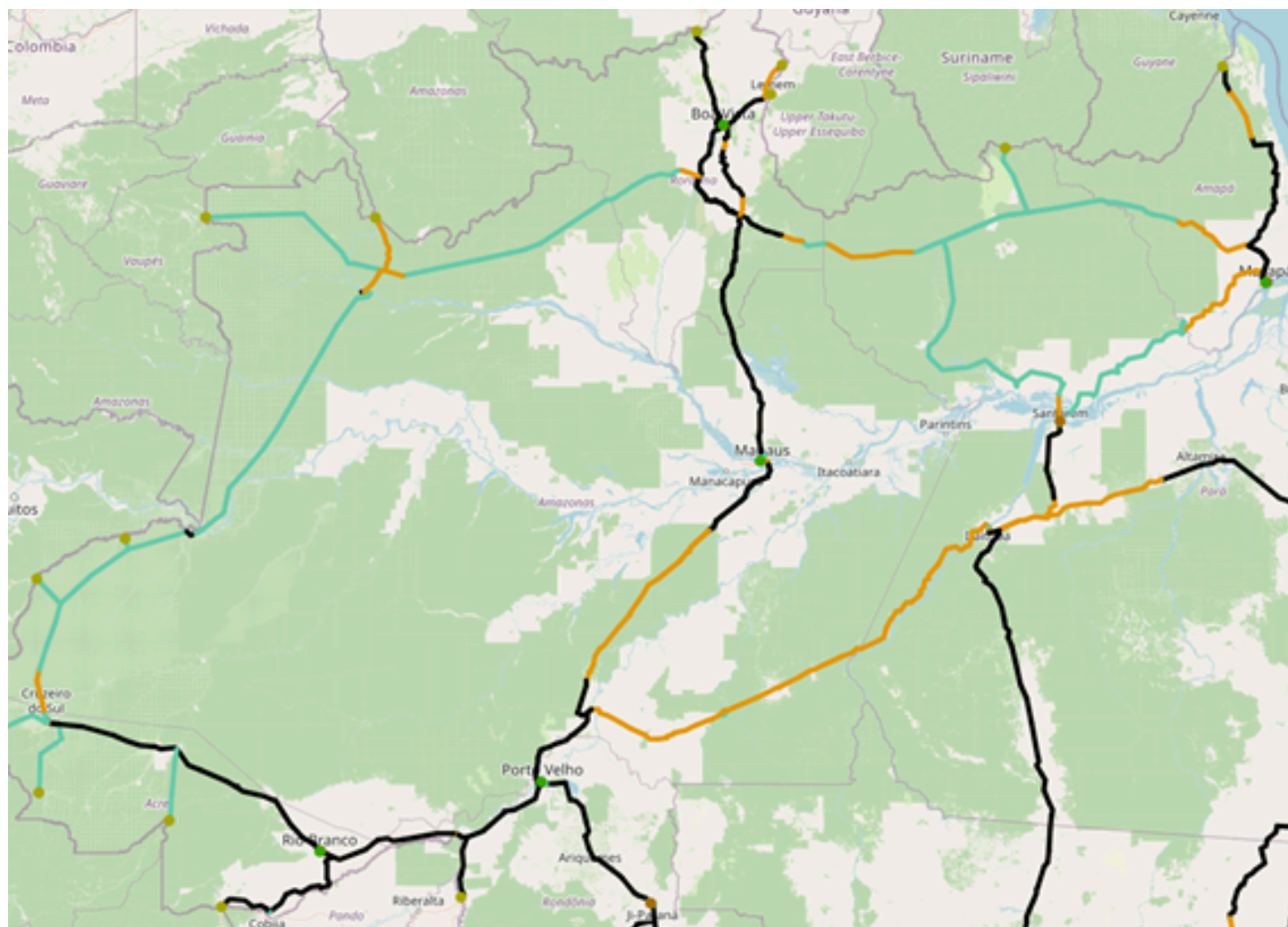
decisório relacionado ao empreendimento.

3.3 DOS ASPECTOS RELACIONADOS À POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTES ATINENTE À BR-319/AM.

O segmento da rodovia BR-319/AM – Trecho entre Porto Velho/RO e Manaus/AM (Km 250,7 ao Km 656,4 – "Trecho do Meio"), em tela, encontra-se devidamente inserido no Subsistema Rodoviário Federal (SRF) e integra a RINTER (Rede de Integração Nacional) conforme figura a seguir. Destaca-se que a RINTER foi instituída por meio da Lei 12.379/2011 como uma rede estratégica com os seguintes requisitos para sua caracterização:

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

- I - promover a integração regional, interestadual e internacional;
- II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;
- III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e
- IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional.



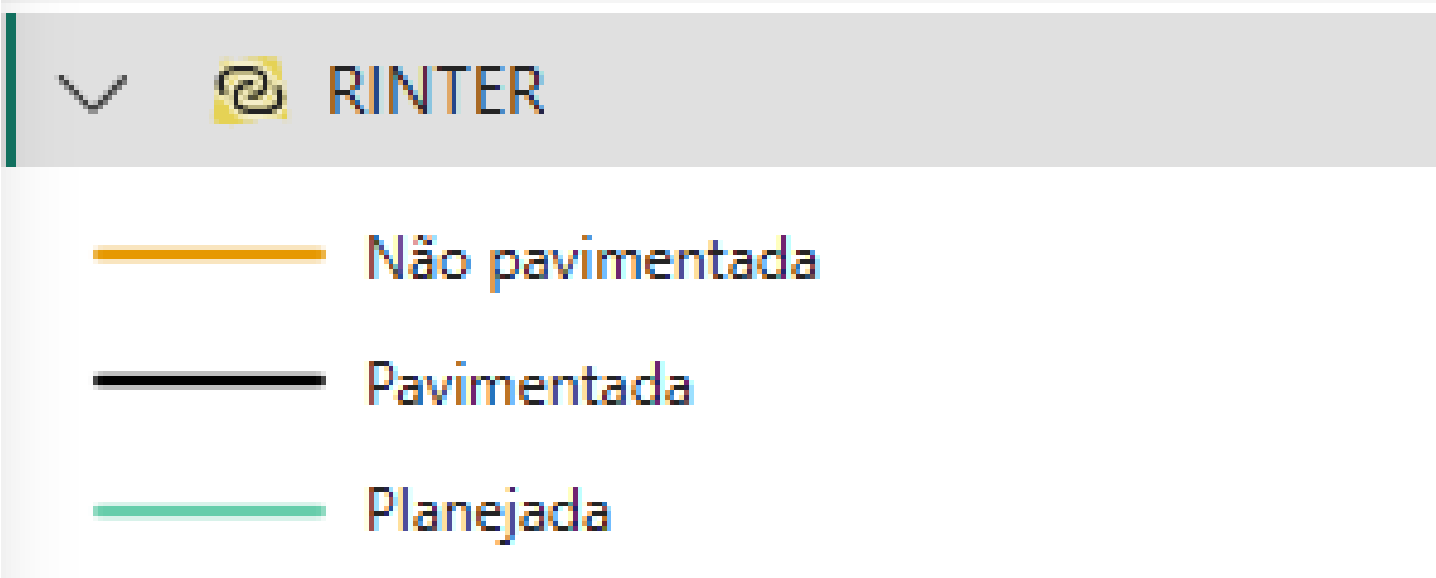


Figura 1: Mapa das Rodovias Integrantes da RINTER - BR-319

A relação das rodovias integrantes da RINTER está consubstanciada na Portaria nº 878, de 13 de setembro de 2024, na qual a BR-319 conta com os seguintes trechos:

319	AM Manaus, Careiro da Várzea, Careiro, Manaquiri, Beruri, Borba, Manicoré, Tapauá, Humaitá, Canutama	ENTR BR-174(A) (POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL (MANAUS)) - DIV AM/RO	741,0	174/ 230	369,1
	RO Porto Velho	DIV AM/RO - ENTR BR-364 (PORTO VELHO (TREVO DO ROQUE))	177,8	-	-
319T			918,8		369,1

Como pode ser verificado, a rodovia BR-319/AM se constitui como eixo de conexão terrestre entre Manaus e o restante do país, possibilitando a integração da malha rodoviária de Roraima e do Amazonas à malha rodoviária nacional. A sua trafegabilidade facilita o escoamento de insumos básicos, abastecimento e os deslocamentos das pessoas que vivem nessa região. Desta forma, colabora com a coesão socioeconômica entre a Amazônia Ocidental e os principais centros consumidores e produtores do país.

Segundo Relatório do Grupo de Trabalho da rodovia BR-319, publicado em março de 2024, esta rodovia possui cerca de 918 quilômetros de extensão e conecta as capitais Manaus/AM à Porto Velho/RO, cujas obras tiveram início em 1968 e sua inauguração em 1976, foi celebrada como um marco da soberania nacional e da integração do estado do Amazonas ao restante do Brasil. No entanto, ao longo dos anos 80, as condições da região e a transição política e econômica pela qual o país passava durante a redemocratização, levaram a rodovia a uma situação de abandono, o que culminou no seu fechamento em 1988.

Posteriormente, a partir dos anos 90, a estabilidade econômica propiciou o crescimento das cidades da região no entorno da BR-319. Com isso, questões logísticas envolvendo abastecimento de bens e questões de governança, com a necessidade de planos diretores que limitassem e fiscalizassem ocupações irregulares, passaram a incorporar os desafios relacionados à rodovia. Ainda, nesse contexto, problemas com a segurança da região, como tráfico, garimpo e contrabando, também cresceram exponencialmente.^[1]

Conforme o documento supracitado, a rodovia está parcialmente asfaltada, com trechos em condições precárias de infraestrutura, gerando altos custo de manutenção, com destaque para o segmento denominado “trecho do meio”, compreendido entre o km 250 e o km 655,7. O documento destaca ainda que a recuperação do empreendimento é uma das prioridades do Governo Federal no setor de infraestrutura de transportes e que para além das questões de logística, a recuperação das condições adequadas para a rodovia, significa dotar a região de infraestrutura mínima para atuação

dos diversos órgãos de governanças do estado, levando segurança e dignidade aos habitantes da região, bem como auxiliaria na contenção do uso desordenado da terra, da ocupação irregular e do desmatamento.

Desta forma, sob o prisma da política pública de transportes, e considerando que compõe a RINTER, **a rodovia BR-319 é vista como estratégica à logística nacional pois permite o deslocamento de bens, pessoas e serviços, a redução dos custos logísticos, o escoamento da produção e assegura o abastecimento de insumos básicos, conferindo integração da Amazônia Ocidental.**

Verifica-se, assim, que a rodovia BR-319/AM compõe a Rede de Integração Nacional sendo, portanto, considerada estratégica do ponto de vista de Subsistema Rodoviário Federal, cabendo salientar que as manifestações deste Departamento de Obras Públicas - DOP/SNTR pautam-se estritamente sobre os aspectos relacionados com a política pública e com o planejamento de transporte rodoviário.

3.4 DA PRESUNÇÃO DE CONSTITUCIONALIDADE DA LEI Nº 15.190/2025

Como cediço, 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.

Convém registrar, ainda, que **a inaplicabilidade do licenciamento ambiental ordinário às hipóteses do art. 8º, VII, da Lei nº 15.190/2025 não importa em desproteção ambiental.** Os editais dos Pregões Eletrônicos nº 90127, 90128, 90129 e 90130/2026 contemplam expressamente a Responsabilidade Ambiental das Contratadas RAC, mecanismo contratual que impõe às empresas executoras o dever de adotar boas práticas de sustentabilidade durante a execução dos serviços, com observância integral da legislação ambiental vigente.

Inexiste, portanto, "vácuo de proteção ambiental" - mas apenas substituição do procedimento administrativo de licenciamento ordinário, conforme expressa **opção legislativa, por mecanismos de salvaguarda incorporados ao próprio instrumento contratual**, em harmonia com o regime de eficiência administrativa que orienta a nova legislação.

3.5 DA ATUALIZAÇÃO ACERCA DA AÇÕES PROMOVIDAS NA BR-319/AM

No que diz respeito à atualização sobre as ações de melhoria que estão sendo implantadas na rodovia, cumpre informar que foi emitida no dia **7 de maio de 2026**, a Licença de Instalação nº 1558/2026 do IBAMA relativa às obras de implantação das pontes de concreto sobre os Igarapés Fortaleza, Realidade e Santo Antônio, localizadas no Trecho do Meio.

Adicionalmente, no âmbito do Componente Indígena do licenciamento ambiental da BR-319/AM – Trecho do Meio, foram realizadas, entre os dias 7 e 20 de maio de 2026, reuniões de apresentação do Plano de Trabalho para elaboração do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (PBA-CI) junto às comunidades indígenas das Terras Indígenas Nove de Janeiro e Ipixuna, da etnia Parintintin; Ariramba e Lago Capanã, da etnia Mura; e Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João, da etnia Apurinã. As atividades tiveram por objetivo apresentar a metodologia e o cronograma dos estudos, bem como promover o diálogo com as comunidades potencialmente abrangidas pelo empreendimento. Na oportunidade, a Fundação Nacional dos Povos Indígenas – FUNAI apresentou considerações técnicas e solicitou complementações ao DNIT, providências que integram o rito ordinário de análise e acompanhamento do processo de licenciamento ambiental, o qual segue em regular andamento.

Assim, **o processo de licenciamento ambiental encontra-se em curso, e que o DNIT segue cumprindo as determinações e condicionantes referentes as licenças vigentes.**

Ademais, no âmbito das ações previstas pela Portaria CC/PR-MMA nº 727, de 19 de agosto de 2025, que instituiu o Plano de Ação para o Fortalecimento da Gestão Socioambiental da BR-319, informa-se que, após a conclusão e entrega dos produtos técnicos pela FIA, relacionados à estruturação da parceria público-privada destinada à implementação de um modelo de governança socioambiental de longo prazo para a região de influência da rodovia, está prevista para o dia 16 de junho de 2026 a realização do evento “Escuta à Sociedade sobre as Medidas Especiais para a BR-319”, em Brasília/DF. A

iniciativa tem por objetivo apresentar à sociedade os estudos elaborados, as medidas especiais em desenvolvimento pelo Governo Federal e os próximos passos para a implementação das ações de fortalecimento da governança socioambiental da região, promovendo transparência, diálogo institucional e participação social no processo de construção da solução proposta.

3.6 DA NECESSIDADE DE OBSERVÂNCIA AO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DOS PODERES, INSCULPIDO NO ART. 2º DA CRFB/88

Não bastassem todos os argumentos acima expostos, cumpre à UNIÃO alertar que a pretensão veiculada na petição inicial interfere sobremaneira no mérito administrativo, sendo necessário que se dê cumprimento ao princípio da separação dos poderes, previsto no art. 2º da CRFB/88, respeitando-se o âmbito de atuação e a discricionariedade constitucionalmente atribuída a cada esfera de Poder, a conferir equilíbrio ao sistema de freios e contrapesos e impedir que determinado Poder exorbite as próprias competências e invada as de outro.

No ponto, merece destaque a lição doutrinária de J. J. Canotilho, Gilmar Mendes, Ingo Sarlet, Lenio Streck e outros (grifos acrescidos):

"O princípio da separação de poderes é ancorado na acepção de discricionariedade: **um poder está proibido de invadir a discricionariedade dos outros**. Este o ponto de equilíbrio, a linha fronteira. Acontece que a apreensão do juízo discricionário passar por uma (r)evolução, uma acentuada mudança, e, assim, a separação dos poderes. Discricionariedade não significa liberdade total, a sabor da opinião individual do agente, refém do subjetivismo (solipsismo), onipotência, juízo fora ou ignorante do Direito, sem parâmetros, sem balizas. Juízo discricionário somente ocorre quando comprovadamente existem duas ou mais condutas equivalentes, igualmente admitidas pelo Direito, não sendo possível determinar, com certeza ou precisão, qual o melhor comportamento, o mais em conformidade com o Direito".^[2]

Doutrina e jurisprudência sempre buscaram oferecer parâmetros para definir as zonas limítrofes em que há exercício legítimo de controle entre poderes e as hipóteses em que a ingerência se torna excessiva e desrespeita a discricionariedade inerente ao Executivo, ao Legislativo ou ao Judiciário. Tem-se, assim, como caracterizadores do núcleo duro de cada atividade os conceitos de reserva de administração, reserva legal e reserva de jurisdição, indicando searas exclusivas à atuação de cada um dos Poderes.

Merece destaque, ao presente feito, a reserva de administração, caracterizada pela doutrina como *"verdadeiro núcleo funcional da administração 'resistente à lei'. Daí a Constituição, em situações específicas, determinar que o tratamento de determinadas matérias fica adstrito ao âmbito exclusivo da Administração Pública (...)"*.

A preocupação se coaduna, inclusive, com o art. 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei nº 4.657/1942), que passou a determinar que o julgador deve considerar as consequências práticas de sua decisão, in verbis:

"Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.

Parágrafo único. A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas". (g/n)

Por isso, decisões judiciais que determinem redirecionamento de atividades, invertam as pautas prioritárias da pasta ou paralise qualquer política em curso ou que esteja sendo administrativamente empreendida têm **incalculável efeito deletério na gestão das políticas públicas de interesse nacional**. E é exatamente o que ocorre na questão ora debatida.

De se registrar que demandas como a presente, com interferência nas mais diversas áreas de atuação do Poder Público, não constituem novidade no cenário judicial brasileiro. A despeito disso, não há lastro normativo que ampare a possibilidade de o Poder Judiciário substituir o Poder Executivo na fixação de providências e diretrizes administrativas, por mais relevantes que sejam, sob pena de se comprometer, irreparavelmente, o princípio da harmonia e separação dos Poderes.

Nesse sentido:

"CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PODER DISCRICIONÁRIO DA ADMINISTRAÇÃO. EXERCÍCIO PELO JUIZ. IMPOSSIBILIDADE. PRINCÍPIO DA HARMONIA ENTRE

OS PODERES.

O juiz não pode substituir a Administração Pública no exercício do poder discricionário. Assim, fica a cargo do Executivo a verificação da conveniência e da oportunidade de serem realizados atos de administração, tais como, a compra de ambulâncias e de obras de reforma de hospital público. O princípio da harmonia e independência entre os Poderes há de ser observado, ainda que, em tese, em ação civil pública, possa o Município ser condenado à obrigação de fazer. Agravo a que se nega provimento". (STJ. AGRESP 252083/RJ, Rel. Min. Nancy Andrighi, DJ 26/03/2001)

"RMS. ADMINISTRATIVO. PDV. OPORTUNIDADE E CONVENIÊNCIA

.-O mérito do ato administrativo, entendido como juízo de oportunidade e conveniência, é próprio do administrador. Vedado ao Judiciário substituí-lo. Admissível, porém, analisar os fundamentos da decisão para concluir se a opção guarda respaldo jurídico. Dentre conclusões legalmente admissíveis, a Administração escolhe a que melhor atenda o interesse público. Resta ao Judiciário julgar a conformidade do ato com o direito". (STJ, ROMS 9594/ RS, Rel. Min. Luiz Vicente Cernicchiaro, 6ª turma, DJ 17/08/98)

Deveras, ao contrário das soluções casuísticas encontradas por agentes de outros Poderes, as políticas públicas e a realização de despesas públicas - como, repita-se, a alocação de recursos, agentes e atividades, promovidas no âmbito do Poder Executivo têm como norte o interesse coletivo ou geral, a partir de planejamento administrativo que privilegia não um segmento específico (por exemplo: indígenas determinados), mas toda a sociedade, sem preferências.

Demais disso, é evidente que a implantação de políticas públicas e o planejamento das atividades da Administração demandam a análise de uma série de impactos sociais, financeiros e orçamentários, elementos fáticos e materiais que nem sempre são levados em conta pelos juízes e tribunais, por falta de conhecimentos técnicos e de preparo específico e também por estarem alheios às peculiaridades inerentes ao comando e gerência da máquina administrativa, como o presente.

4. DO PERIGO DE DANO INVERSO

Tal como já exposto nos autos pelo próprio DNIT em sua contestação, o caso dos autos revela possui significativo potencial de impacto direto sobre o erário, ao fim e ao cabo, ao próprio interesse público, **repercutindo diretamente sobre política pública no tocante à reconstrução da BR-319.**

Entre os deletérios efeitos produzidos, cite-se que a paralisação dos certames produz, consequências fáticas concretas, a exemplo do **agravamento da degradação rodoviária, perda da janela hidrológica amazônica e isolamento da população lindeira.**

Todas essas consequências foram muito bem desenvolvidas pelo DNIT em sua contestação, cabendo apenas mencionar que os serviços de manutenção rodoviária do trecho não pavimentado da BR-319/AM custam, em média, cerca de 5,3 vezes mais por quilômetro do que os custos análogos em rodovia pavimentada, **gerando dispêndio anual estimado em torno de R\$ 30 milhões aos cofres públicos apenas para preservar a trafegabilidade mínima durante o período chuvoso. A paralisação dos pregões perpetua esse ciclo de gasto reativo, em prejuízo direto e quantificável ao erário federal.**

Acresce-se que, a cada ciclo chuvoso sem intervenção conservativa, o estágio de deterioração da plataforma progride da fase de "manutenção conservativa" objeto dos pregões impugnados para a fase de "restauração estrutural", que demanda intervenção em base e sub-base completas, com **custo estimado de três a cinco vezes superior ao dos serviços ora licitados.**

Ademais, a suspensão dos certames, com **investimento global de R\$ 678 milhões**, importa em (i) eventual atualização de planilhas orçamentárias para preservação do equilíbrio econômico-financeiro; (ii) possível republicação de editais com observância de novos prazos legais; (iii) eventual decadência das propostas já apresentadas; (iv) majoração do custo final das obras em razão do agravamento das condições da plataforma a ser tratada; e (v) risco de anulação dos empenhos orçamentários consignados ao exercício de 2026, com necessidade de nova tramitação orçamentária e licitatória no exercício seguinte e o consequente reinício de toda a cadeia de atos administrativos correlatos.

Do mesmo modo, vale frisar que **a obra encontra-se classificada como empreendimento estratégico para o país**, nos termos do **art. 4º, inciso III, do Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019**. Assim, a paralisação dos pregões correlatos, ignora o consequencialismo administrativo positivado nos arts. 20, 21 e 22 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro LINDB, que vedam decisões que imponham aos sujeitos atingidos *"ônus ou perdas que, em função das*

peculiaridades do caso, sejam anormais ou excessivos" (art. 21, parágrafo único) e exigem que sejam considerados *"os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo"* (art. 22, caput).

De mais a mais, também não se pode ignorar o fato de que **a BR319/AM funciona como única ligação rodoviária terrestre entre os Estados do Amazonas e do restante do território nacional.** Trata-se de via de importância nevrálgica para o escoamento de bens e serviços e para o deslocamento de pessoas, em região cujas características geográficas, climáticas e socioeconômicas tornam o transporte rodoviário **insubstituível.**

Todo o cenário aqui descrito condena a rodovia a um novo período de degradação acelerada, especialmente no chamado "Trecho do Meio", historicamente marcado por atoleiros, erosões e frequentes interrupções totais do tráfego.

Não é demasiado rememorar que **a precariedade da rodovia pode resultar no isolamento de comunidades inteiras,** afetando o transporte de alimentos, combustíveis e insumos médicos, bem como o deslocamento de equipes de emergência. Desse modo, **o perigo da demora não está na execução dos contratos, mas sim na sua paralisação.**

Dessarte, partir de premissas fáticas, despidas de incontroverso lastro probatório, pleiteando-se medidas judiciais que desenham e conduzem unilateralmente políticas públicas^[3], além de confrontar-se com a separação, a independência e o equilíbrio dos poderes, exigidas na ordem constitucional para o convívio político institucional, traduz um modo autocrático de condução dos processos deliberativos, em confronto claro com as inspirações cooperativas e dialógicas que devem compor a matriz do Estado Democrático de Direito prevista na Constituição de 1988.^[4]

5. CONCLUSÃO E PEDIDOS

Ante o exposto, requer a UNIÃO:

i) A **revogação da decisão que deferiu a tutela provisória,** em razão das circunstâncias declinadas na presente contestação;

ii) No mérito, a **improcedência** dos pedidos articulados na petição inicial.

iii) A juntada da documentação em anexo, com vistas à comprovação das medidas adotadas pela UNIÃO.

Nesses termos, pede deferimento.

Brasília/DF, 23 de junho de 2026.

(assinado digitalmente)

Diogo Marcos Machado Peres

Advogado da União

CGAEST/PRU 1ª Região

Notas:

1. (FONTE: Relatório GT BR 319 disponível no link: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/grupos-de-trabalho-mt/0607RelatorioGT_BR319web2.pdf)

2. CANOTILHO, J.J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coords.). Comentários à Constituição do Brasil. São Paulo, Saraiva/Almedina, 2013, p. 145

3. "política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público. Vejamos essa definição em detalhe: uma política é uma orientação à atividade ou à passividade de alguém; as atividades ou passividades decorrentes dessa orientação também fazem parte da política pública. Uma política pública possui dois elementos fundamentais: intencionalidade pública e resposta a um problema público; em outras palavras, a razão para o estabelecimento de uma política pública é o tratamento ou a resolução de um problema entendido como coletivamente relevante." Cf. SECCHI, Leonardo. Políticas Públicas. Conceitos, Esquemas de Análise, Casos Práticos. 2.ed. São Paulo: Cengage Learning, 2014. p. 2.



Documento assinado eletronicamente por DIOGO MARCOS MACHADO PERES, com certificado A3 de Pessoa Física, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 3255284117 e chave de acesso f3f4f547 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): DIOGO MARCOS MACHADO PERES, com certificado A3 de Pessoa Física. Data e Hora: 23-06-2026 10:28. Número de Série: 1294915355783882451325860895. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.