



24/04/2026

Número: **1020686-23.2026.4.01.3200**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

Órgão julgador: **7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJAM**

Última distribuição : **24/04/2026**

Valor da causa: **R\$ 100.000,00**

Assuntos: **Dano Ambiental**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

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

Partes			Procurador/Terceiro vinculado	
LABORATORIO DO OBSERVATORIO DO CLIMA (AUTOR)			PAULO EDUARDO BUSSE FERREIRA FILHO (ADVOGADO)	
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (REU)				
MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - MPF (FISCAL DA LEI)				
Documentos				
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo	Polo
2252334711	24/04/2026 15:44	Petição inicial	Petição inicial	Polo ativo



**EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA JUÍZA FEDERAL DA 7ª VARA
AMBIENTAL E AGRÁRIA DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO AMAZONAS**

Distribuição por dependência à Ação Civil Pública nº 1001856-77.2024.4.01.3200

LABORATÓRIO DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA, doravante apenas Observatório do Clima, associação privada sem fins lucrativos e sem finalidade econômica, inscrita no CNPJ sob o nº 37.097.990/0001-38, com sede na Estrada Chico Mendes, nº 85, sala Hub, Bairro Sertãozinho, CEP 13426-420, Piracicaba/SP, com endereço eletrônico institucional@oc.eco.br, neste ato representado por seus advogados nomeados no anexo instrumento de mandato (**doc. 1**), outorgado conforme seu Estatuto Social (**doc. 2**), vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento nos artigos 225 da Constituição da República, bem como nos artigos 1º, inciso I e 5º, inciso V, da Lei nº 7.347/1985, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA
COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA

em face do **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**, autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura, criada pela Lei nº 10.233/200, CNPJ 04.892.707/0001-00, com endereço na SAN quadra 3, lote A, Ed. Núcleo dos Transportes, CEP 70040-902, Brasília/DF, com o propósito de:

(i) Anular os editais dos pregões eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026, bem como todos os atos administrativos a eles correlatos, tendo em vista que se fundamentam em decisão administrativa que, ao enquadrar as obras de reconstrução e asfaltamento do denominado “trecho do meio” da BR-319 como serviços de manutenção e/ou melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas (artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025), afastou indevidamente a exigência de regular licenciamento ambiental;





(ii) determinar que o Dnit se abstenha de promover, por qualquer meio, a execução de obras de reconstrução e asfaltamento no denominado “trecho do meio” da BR-319/AM sem a conclusão do regular procedimento de licenciamento ambiental, em curso no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) sob nº 02001.006860/2005-95, o que abrange as fases de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO);

(iii) Em sede de tutela de urgência, *inaudita altera pars*, determinar a imediata suspensão dos Pregões Eletrônicos nº 90129/2026, 90128/2026, 90127/2026 e 90130/2026, ou de quaisquer atos com eles correlatos e deles decorrentes, até o julgamento final da presente ação.

I. SÍNTESE DA DEMANDA

A presente ação civil pública tem por objetivo anular os editais nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026, do Dnit, e os respectivos atos que os fundamentaram, os quais, ao enquadrar as obras de reconstrução e asfaltamento do “trecho do meio” da rodovia BR-319 como serviços de manutenção e/ou melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas (artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025), afastaram indevidamente a exigência de prévio licenciamento ambiental. Os editais de pregão, que têm sessões públicas designadas para os dias 29/04/2026 e 30/04/2026, adotando como critério de julgamento o maior desconto, estão detalhados na sequência:

(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**).

A instauração dos pregões teve como fundamento direto a interpretação jurídica adotada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit, com base em parecer da Advocacia-Geral da União (**doc. 07**), segundo a qual seria possível qualificar as intervenções na BR-319 como atividades de mera manutenção ou melhoramento, o que caracterizaria a não sujeição ao licenciamento ambiental, na forma do artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025.

Além da anulação dos certames, busca-se impedir que o Dnit promova, por qualquer outro meio, a execução de obras de reconstrução e asfaltamento no denominado





“trecho do meio” da BR-319 sem a conclusão do regular procedimento de licenciamento ambiental já iniciado e em curso¹, incluídas as fases de LP, LI e LO, sob pena de supressão do controle ambiental exigido constitucionalmente e de consolidação de intervenções potencialmente irreversíveis sem a devida avaliação de impactos.

A presente demanda fundamenta-se, em síntese, nos seguintes elementos:

(i) o enquadramento adotado pelo Dnit desconsidera as condições reais da rodovia e a magnitude das intervenções pretendidas, que se inserem em contexto de reconstrução e pavimentação de trecho historicamente degradado, empreendimento com significativo impacto ambiental segundo a qualificação dada pela autoridade licenciadora, o Ibama, ao exigir Estudo Prévio de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) na fase de licenciamento prévio, consoante o disposto no artigo 225, § 1º, inciso IV, da Constituição Federal;

(ii) o Dnit não tem entre suas atribuições institucionais decidir sobre o rito de licenciamento ambiental cabível para nenhum empreendimento, nem sobre a não sujeição ao licenciamento ambiental, tarefa que compete exclusivamente ao Ibama, autoridade licenciadora competente, nos termos da Lei Complementar nº 140/2011 e seu regulamento, o Decreto nº 8.437/2015;

(iii) a Administração vinculou a abertura dos certames ao entendimento jurídico firmado pela Advocacia-Geral da União sobre o artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2015 (**doc. 07**), o que evidencia a dependência lógica entre o afastamento do licenciamento ambiental e a deflagração das licitações;

(iv) o artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2015 não pode ser aplicado a hipóteses que envolvam a instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente quando tais intervenções exigem ou já exigiram a elaboração de EIA/Rima e, por conseguinte, a submissão ao devido processo de licenciamento ambiental, por força do artigo 225, § 1º, inciso IV, da Constituição, exatamente o que se verifica no caso da reconstrução e asfaltamento do “trecho do meio” da BR-319;

(v) o artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2015 deve ser interpretado à luz da Constituição Federal, que, expressamente, impõe a realização de licenciamento ambiental para atividades potencialmente causadoras de significativa degradação, bem como dos princípios do Direito Ambiental, que não podem ser afastados por norma infraconstitucional;

(vi) o histórico do licenciamento ambiental da BR-319, que já tramita há muitos anos no Ibama, revela cenário de elevada sensibilidade ecológica, perspectiva de aumento expressivo do desmatamento com a concretização da obra, bem como a necessidade de medidas estruturais de controle ambiental, circunstâncias incompatíveis com o afastamento do licenciamento ambiental pretendido pelo Dnit;

(vii) a não sujeição ao licenciamento ambiental, diante desse quadro, implica afastar o principal instrumento de avaliação prévia de impactos ambientais, em afronta direta à Constituição e em descompasso com os princípios da prevenção, do desenvolvimento sustentável e da vedação ao retrocesso ambiental.

¹Disponível em:

https://sei.ibama.gov.br/processo_acesso_externo_consulta.php?id_acesso_externo=2233156&infra_hash=b02c11a57aaa9ab7e65060c8a7359915





Em sede de tutela provisória, o autor requer a **imediata paralisação dos Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026**, bem como de quaisquer atos com eles correlatos e deles decorrentes, diante da presença da probabilidade do direito e do perigo de dano.

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

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

É o que se verá a seguir.

II. LEGITIMIDADE ATIVA DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA PARA A PROPOSITURA DA PRESENTE AÇÃO CIVIL PÚBLICA

A legitimidade ativa do Observatório do Clima para a propositura da presente demanda está respaldada no artigo 5º, inciso V, da Lei nº 7.347/1985. O referido dispositivo legal dispõe que as associações têm legitimidade para ajuizar Ação Civil Pública, desde que preencham os seguintes requisitos: **(i)** tenham sido constituídas há pelo menos um ano e **(ii)** incluam, dentre as suas finalidades institucionais, a tutela do interesse da ação. Em tal hipótese, a associação gozará de legitimação extraordinária, agindo em nome próprio para a defesa de pretensão coletiva.

Nos termos do artigo 3º de seu Estatuto Social (**doc. 02**), o Observatório do Clima constitui uma rede de organizações da sociedade civil dedicada à construção de um Brasil descarbonizado, igualitário, próspero e sustentável, na luta contra a crise climática. É integrado por mais de 160 organizações representativas da defesa do clima e do meio ambiente no país².

² Veja-se: <<https://www.oc.eco.br/quem-somos/nossos-membros/>>.





Cuida-se de uma associação civil sem fins lucrativos e sem finalidade econômica, fundada em 2002, que tem por finalidade a defesa e a promoção da segurança climática e do meio ambiente. Assim, há mais de 20 anos, o Observatório do Clima realiza estudos, produz dados, promove interlocuções entre o Poder Público e a sociedade civil, além de propor ações judiciais na defesa do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Sua atuação é pautada pelo rigor técnico, sendo organização de referência na matéria objeto desta lide³.

Nesse sentido, há uma relação direta entre um dos principais impactos gerados pela reconstrução e asfaltamento do trecho do meio da BR 319 – o desmatamento – e a intensificação na emissão de gases de efeito estufa (GEE). Esse é um dos principais campos de estudo e atuação do Observatório do Clima, que mantém há anos o Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG), principal plataforma de monitoramento de emissões de gases de efeito estufa na América Latina e uma das maiores bases de dados nacionais de emissões do mundo.⁴

Como se vê, estão preenchidos os requisitos legais atestadores da legitimidade ativa do Observatório do Clima para a propositura da presente Ação Civil Pública, que busca garantir que o Estado brasileiro respeite o direito das presentes e das futuras gerações, o equilíbrio climático e o meio ambiente equilibrado e previna que ações e omissões do Poder Público resultem em danos ambientais graves e irreversíveis.

III. LEGITIMIDADE PASSIVA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit, autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura, é parte legítima para figurar no polo passivo da presente ação civil pública, na medida em que é a pessoa jurídica responsável pela reconstrução e manutenção do “trecho do meio” da BR-319 e pela abertura dos Pregões Eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026. É também o Dnit que, ao extrapolar suas atribuições legais e interferir em prerrogativas do Ibama, procedeu ao enquadramento administrativo das intervenções pretendidas como serviços de manutenção

³ Mais informações sobre seu trabalho podem ser encontradas no site <www.oc.eco.br>.

⁴ A plataforma fornece estimativas anuais de emissões de gases de efeito estufa no Brasil para todos os setores da economia, num sistema *on-line* de fácil acesso com dados que vêm desde 1970, além de análises e soluções para tomadores de decisão. Os dados do SEEG buscam informar as políticas públicas de mitigação, bem como dar transparência à sociedade sobre as trajetórias de redução de emissões do país (<https://seeg.eco.br/#:~:text=O%20Sistema%20de%20Estimativas%20de,que%20abriga%20os%20dados%20do>)





e/ou melhoramento, classificação que serviu de fundamento para viabilizar a abertura dos certames licitatórios sem o devido licenciamento ambiental.

IV. POSIÇÃO JURÍDICA DO IBAMA NA RELAÇÃO PROCESSUAL DA PRESENTE AÇÃO CIVIL PÚBLICA

O autor entende que o Ibama e a União devem figurar na presente demanda, não na condição de réus, mas na qualidade de entes a serem intimados para, querendo, integrarem a lide, nos termos do **artigo 5º, § 2º, da Lei nº 7.347/1985**. Essa opção processual busca restringir o polo passivo ao ente responsável pelos atos impugnados (Dnit) e, ao mesmo tempo, assegurar a participação institucional dos entes diretamente afetados pela controvérsia.

O debate instaurado nesta ação está centrado na abertura de certames licitatórios relacionados à tentativa de afastar do licenciamento ambiental a reconstrução e o asfaltamento do denominado “trecho do meio” da BR-319, mediante enquadramento unilateral promovido pelo Dnit, que é somente responsável pela obra e não pela decisão de licenciar ou não. Essa discussão incide diretamente sobre a esfera de atuação do Ibama, órgão ambiental e autoridade competente responsável pelo licenciamento do empreendimento em foco. Ademais, o próprio Ibama já se manifestou publicamente, por meio de seu então presidente⁶, no sentido de que **a execução das obras no referido trecho depende do regular prosseguimento do licenciamento ambiental**.

Nessas circunstâncias, é necessária **intimação do Ibama** para que ele possa avaliar, à luz de suas atribuições institucionais, a conveniência de integrar a lide ou ainda para prestar informações técnicas ao Juízo.

Situação semelhante se verifica em relação à União. O presente litígio envolve diretamente a interpretação e a aplicação do artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, diploma de caráter geral que disciplina o licenciamento ambiental em âmbito nacional. Ao sancionar a referida lei, o Presidente da República opôs veto a 63 (sessenta e três) dispositivos, dentre eles justamente o artigo 8º, inciso VII, fundamento normativo que o Dnit agora invoca para afastar a exigência de licenciamento ambiental no caso concreto e instaurar os pregões. As razões do veto são claras:

⁵ Art. 5º -Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

§ 2º Fica facultado ao Poder Público e a outras associações legitimadas nos termos deste artigo habilitar-se como litisconsortes de qualquer das partes.

⁶ <https://agenciacenarium.com.br/ibama-diz-que-aguarda-dnit-pedir-licenca-para-asfaltar-br-319/>





“Razões do veto

Apesar da boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público, pois sua redação gera dúvidas quanto à existência de licenciamento ambiental anterior para obra, instalação ou operação. Tal ambiguidade pode excluir do processo de licenciamento empreendimentos anteriormente executados de forma irregular, ratificando a ilegalidade e o dano ambiental.”

O que se vê, portanto, é justamente a concretização do cenário de risco apontado nas razões de veto, na medida em que o enquadramento promovido pelo Dnit busca afastar um processo de licenciamento ambiental complexo e controvertido quanto à sua regularidade, com base em qualificação técnica atual e unilateral não validada pelo próprio órgão ambiental competente.

Nesse contexto, a **intimação da União** na forma do artigo 5º, § 2º, da Lei nº 7.347/1985 é imprescindível para esclarecer a compatibilidade entre a orientação adotada no caso concreto e a posição institucional anteriormente manifestada no processo legislativo.

V. COMPETÊNCIA DA 7ª VARA AMBIENTAL E AGRÁRIA DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO AMAZONAS PARA PROCESSAR E JULGAR A PRESENTE AÇÃO. CONEXÃO ENTRE ESTA DEMANDA E A AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 1001856-77.2024.4.01.3200

A presente demanda guarda absoluta relação com a Ação Civil Pública nº 1001856-77.2024.4.01.3200, em trâmite perante essa 7ª Vara Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas, na medida em que ambas têm por objeto o mesmo empreendimento: a reconstrução e o asfaltamento do denominado “trecho do meio” da BR-319.

Enquanto a ação anteriormente ajuizada (processo nº 1001856-77.2024.4.01.3200) questiona a validade da Licença Prévia nº 672/2022 e a insuficiência das medidas de governança ambiental necessárias à viabilidade do empreendimento, a presente demanda impugna a tentativa de afastar o licenciamento ambiental por meio de enquadramento administrativo da obra como simples serviço de manutenção e/ou melhoramento, bem como a abertura de certames licitatórios fundados nesse enquadramento. Além disso, busca-se, nesta ação, assegurar a continuidade do processo de licenciamento ambiental já instaurado, de modo a impedir a execução de qualquer intervenção no “trecho do meio” da BR-319 sem a prévia conclusão do regular processo de licenciamento, incluindo as três fases (LP, LI e LO).

⁷ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2025/Msg/Vep/VEP-1097-25.htm





São, portanto, demandas inseridas em um mesmo contexto fático e jurídico, com sobreposição de elementos probatórios e fundamentos, tendo ambas como núcleo de discussão justamente o regime de licenciamento ambiental aplicável ao empreendimento: a primeira sob o viés do questionamento da regularidade do licenciamento já instaurado, e a presente sob o viés da impossibilidade de sua dispensa. A esse respeito, vale destacar que a ação anteriormente ajuizada já reúne amplo acervo probatório sobre o histórico do processo de licenciamento da BR-319, incluindo estudos técnicos e elementos que evidenciam os riscos ambientais e a própria discussão quanto à viabilidade da obra, circunstância que evidentemente reforça a utilidade da reunião dos processos e da apreciação conjunta das demandas.

Assim, é inegável a incidência do **artigo 55, §3º**, CPC/15, que determina a reunião de processos sempre que houver **risco de prolação de decisões conflitantes ou contraditórias**. No caso, esse risco é evidente: enquanto na ação já em curso se discute a viabilidade ambiental do empreendimento no âmbito do licenciamento, a presente demanda debate justamente a tentativa de afastar esse mesmo licenciamento, o que pode conduzir a soluções incompatíveis caso os feitos sejam apreciados por juízos distintos. Com efeito, haveria conflito entre decisões se, na ação anterior, se reconhecesse a nulidade da Licença Prévia nº 672/2022 por ausência de demonstração da viabilidade ambiental do empreendimento, o que equivaleria a concluir para a imprescindibilidade do licenciamento, e, contrariamente, na presente demanda, se admitisse a não sujeição ao licenciamento ambiental para a mesma intervenção.

Por fim, a reunião dos processos, ainda atende à economia processual e à racionalidade da prestação jurisdicional, **evitando não apenas a prolação de decisões contraditórias, mas também a duplicidade de instrução probatória**, a partir de uma visão integrada do conjunto probatório. Exatamente nesse sentido ensinam Fredie Didier Jr e Hermes Zaneti Jr:

“A conexão é fato jurídico processual que normalmente produz o efeito de determinar a modificação da competência, de modo que **um único juízo tenha competência para processar e julgar todas as causas conexas**. A reunião das causas em um mesmo juízo é o efeito jurídico mais tradicional da conexão.

(...)

A conexão, que normalmente determina a reunião das causas em um mesmo juízo, tem por objetivo **promover a economia processual (já que são semelhantes, é bem possível que a atividade processual de uma sirva a outra) e evitar a prolação de**

⁸ § 3º Serão reunidos para julgamento conjunto os processos que possam gerar risco de prolação de decisões conflitantes ou contraditórias caso decididos separadamente, mesmo sem conexão entre eles.





decisões contraditórias. A reunião das causas em um mesmo juízo é o efeito principal e desejado, exatamente porque ele atende muito bem aos objetivos da conexão (...)"

Assim, deve ser reconhecida a competência da 7ª Vara Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas para processar e julgar a presente ação, de modo a assegurar a coerência das decisões judiciais e a adequada apreciação do conjunto fático comum às demandas.

VI. FATOS

VI.1. ENQUADRAMENTO DA OBRA NO ARTIGO 8º, INCISO VII, DA LEI Nº 15.190/2025 E ABERTURA DOS PREGÕES ELETRÔNICOS PELO DNIT PARA A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE PAVIMENTAÇÃO

Em julho de 2025, foi aprovado pelo Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 2.159/2021, que tratava do regramento geral para o licenciamento ambiental no país. Em agosto, o Presidente da República sancionou o texto, com 63 (sessenta e três) vetos, dando origem à Lei nº 15.190/2025, conhecida como Lei Geral do Licenciamento Ambiental. Posteriormente, o Congresso Nacional deliberou sobre os vetos presidenciais, rejeitando 56 (cinquenta e seis) deles. Ao final, o diploma legal foi promulgado, em **um dos episódios mais críticos de retrocesso da legislação ambiental brasileira**. A constitucionalidade da norma, aliás, já é debatida perante o E. Supremo Tribunal Federal nas ADIs 7913, 7916 e 7919. Como bem sintetiza a inicial da ADI 7919:

“A Lei nº 15.190/2025, com o conteúdo consolidado nesse processo legislativo complexo, traz uma série de dispositivos que, ao invés de avançarem na construção de um sistema jurídico robusto para o licenciamento ambiental brasileiro, alinhado com os grandes desafios do nosso tempo como as mudanças climáticas, promovem claro retrocesso em relação ao patamar normativo de proteção ambiental já conquistado, inclusive com afrontas diretas à jurisprudência do Supremo Tribunal Federal.

(...)

Trata-se do maior retrocesso da legislação socioambiental desde, pelo menos, a redemocratização do país, e uma transgressão a um conjunto de direitos fundamentais constitucionalmente garantidos, dispostos nos artigos 5º, caput; 6º, caput; 37, caput; 170; 216; 225 e 231, entre outros, da Constituição Federal. Também há afrontas a disposições atinentes ao pacto federativo, especialmente delegação excessiva e omissões em relação ao papel da União de estabelecer normas gerais (artigo 24 da Constituição).”

Um ponto de grande sensibilidade da Lei nº 15.190/2025 está na previsão do artigo 8º, inciso VII, que afasta o licenciamento ambiental para serviços e obras de

⁹ Petição inicial da ADI 7919 (doc. 19).





manutenção e melhoramento em infraestrutura preexistente, inclusive em rodovias anteriormente pavimentadas:

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;

A amplitude e a indeterminação dos conceitos utilizados pelo dispositivo abrem espaço para o seu uso indevido, inclusive em empreendimentos de significativo impacto ambiental, como o caso em discussão. Caso intervenções equivalentes à reconstrução de infraestrutura sejam enquadradas como simples manutenção e/ou melhoramento, seria possível afastar o licenciamento ambiental em situações juridicamente incabíveis. Não por acaso, o Presidente da República vetou o dispositivo sob a justificativa de que:

“Apesar da boa intenção do legislador, a proposição legislativa *contraria o interesse público*, pois sua redação gera dúvidas quanto à existência de licenciamento ambiental anterior para obra, instalação ou operação. *Tal ambiguidade pode excluir do processo de licenciamento empreendimentos anteriormente executados de forma irregular, ratificando a ilegalidade e o dano ambiental.*”¹⁰

O receio externado no veto presidencial – embora formulado, em especial, em relação a empreendimentos executados de forma irregular –, também se aplica à BR-319, pois a obra iniciada na década de 1970 não passou por licença de regularização.

Fato é que, no caso concreto, esse risco acabou se confirmando na prática. A partir do enquadramento unilateral das intervenções como manutenção e/ou melhoramento, o Dnit passou a invocar a não sujeição ao licenciamento para justificar, desde logo, a abertura de pregões eletrônicos destinados à execução de serviços de pavimentação no “trecho do meio” da BR-319, antecipando a realização das obras, embora o processo de licenciamento ambiental permaneça em curso no Ibama e longe de sua conclusão¹¹. Até o momento, nem sequer houve pedido de licença de instalação¹², nem a aprovação do Plano Básico Ambiental. Também não houve providências do Dnit no sentido de suspender o processo em trâmite no Ibama.

¹⁰ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2025/Msg/Vep/VEP-1097-25.htm

¹¹ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2026/03/ministerio-dos-transportes-autoriza-servicos-e-aviso-de-licitacao-para-obras-estrategicas-nas-brs-319-e-174-no-amazonas>

¹² Veja-se: <https://revistacenarium.com.br/ibama-diz-que-aguarda-dnit-pedir-licenca-para-asfaltar-br-319/>





Assim é que, em 13/04/2026, o Dnit publicou a abertura de licitação, com fundamento na Lei nº 14.133/2021, para a contratação de empresa para Execução dos Serviços de Melhoramento no Pavimento de Rodovia na BR-319, segmentando a rodovia em quatro grandes trechos, com a abertura de 4 pregões, adotando como critério de julgamento o maior desconto:

- (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**).
A instauração dos pregões teve por fundamento

A instauração dos pregões se fundamenta no parecer nº 023/2026 (**doc. 07**), da Advocacia-Geral da União, que afirma que a incidência da hipótese de dispensa prevista no artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, é viável, a depender de prévio enquadramento técnico do empreendimento, a ser realizado pelas áreas competentes do Dnit. Com isso, entende que o processo de licenciamento poderia ser encerrado por perda de objeto, independentemente do cumprimento das condicionantes prévias decorrentes do próprio processo de licenciamento:

“A qualificação das intervenções como manutenção ou melhoramento, bem como a comprovação da pavimentação prévia do trecho, são matérias de caráter estritamente técnico, não cabe ao órgão jurídico emitir juízo de valor sobre tais aspectos, os quais devem ser exclusivamente avaliados pelas unidades técnicas responsáveis do Dnit.

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

A Licença Prévia (LP) refere-se à etapa já concluída no rito trifásico. Com a LGLA em vigor, as etapas subsequentes (v.g., Licença de Instalação - LI) devem observar o novo regime (art. 60, parágrafo único, II). Se a atividade passou a ser dispensada, não subsiste interesse jurídico na continuidade do licenciamento para fins de LI: a etapa remanescente torna-se desnecessária.

Portanto, em tese, havendo enquadramento do empreendimento como manutenção/melhoramento nos termos do art. 8º, VII, não seria necessária a





continuidade do processo para pleitear LI. O procedimento poderia ser encerrado por perda de objeto, com registro administrativo do novo enquadramento legal e manutenção do cumprimento de condicionantes prévias que não decorram exclusivamente do licenciamento (v.g., condicionantes interinstitucionais ou de outros regimes legais).”

Conforme noticiado pouco antes da veiculação dos editais em publicação oficial feita pelo Ministério dos Transportes¹³ (**doc. 23**), a abertura dos certames se apoia tanto na alteração da legislação e no entendimento jurídico da AGU, quanto na pressa em viabilizar a execução das obras, com referência expressa ao período de estiagem como janela de oportunidade para o seu início. Os trechos abaixo transcritos revelam com clareza a intenção de antecipar a contratação e o início das intervenções na BR-319, mesmo com o processo de licenciamento ambiental ainda em curso no Ibama:

“Já o chamado “trecho do meio” compreende 339,4 quilômetros entre o km 250,7 e o km 590,1, no segmento entre o Igarapé Atiú e o distrito de Realidade, em Humaitá, no sul do Amazonas. **Para esse trecho, será lançado edital de licitação com investimento estimado em R\$ 678 milhões, com publicação prevista para o mês de abril.**

O avanço das obras foi possível a partir de alterações na legislação e de um novo entendimento jurídico da Advocacia-Geral da União (AGU), que passou a diferenciar obras de implantação de novas rodovias daquelas voltadas à recuperação de estradas já existentes.

De acordo com o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão, a estratégia adotada permitirá o início das obras ainda no próximo período de estiagem, com frentes de trabalho simultâneas ao longo da rodovia.

“Serão três licitações cobrindo todo o trecho não pavimentado. **A ideia é iniciar rapidamente, com mobilizações independentes, aproveitando o verão amazônico e avançando o máximo possível**”, disse.

Galvão destacou que as intervenções envolvem toda a estrutura da rodovia. **‘Estamos falando de drenagem, elevação da via, base e revestimento. Em muitos pontos, é praticamente um novo serviço, adequado às condições atuais da região’, finalizou**”.

O que se verifica, portanto, é que o Dnit abriu os pregões após enquadrar as obras do “trecho do meio” da BR-319 como melhoramento, com fundamento no artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, afastando o licenciamento ambiental mesmo diante de processo de licenciamento já instaurado, no qual se exigiu **EIA/Rima por ter sido classificado pela autoridade licenciadora como de significativo impacto ambiental.**

¹³ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2026/03/ministerio-dos-transportes-autoriza-servicos-e-aviso-de-licitacao-para-obras-estrategicas-nas-brs-319-e-174-no-amazonas>





O processo de licenciamento envolve uma discussão técnica complexa sobre a própria viabilidade ambiental do empreendimento, que já motivou relevantes debates no âmbito administrativo e judicial, inclusive quanto à validade da licença prévia concedida.

É nesse contexto que se insere a atual tentativa de afastar o licenciamento ambiental no caso em discussão. Como se verá a seguir, o histórico do processo de licenciamento e a judicialização já existente sobre a matéria evidenciam a inadequação da dispensa invocada e da própria abertura dos certames.

VI.2. PANORAMA DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL EM CURSO

O processo de licenciamento ambiental das obras de pavimentação do denominado “trecho do meio” da BR-319 foi instaurado perante o Ibama em 2005 (processo nº 02001.006860/2005-95).

O **doc. 08** reúne, de forma sistematizada, as principais manifestações técnicas e pareceres produzidos ao longo do processo de licenciamento, todos convergindo para a complexidade do empreendimento e para a necessidade de rigor na aferição de sua viabilidade ambiental. A seguir, de modo exemplificativo, destacam-se alguns desses pareceres, apresentados em ordem cronológica, com o propósito de evidenciar a evolução da análise técnica até a expedição da Licença Prévia nº 672/2022 (**doc. 09**).

Desde o início do processo de licenciamento, a análise técnica externou forte preocupação com os impactos ambientais da obra, em especial o risco de intensificação do desmatamento em uma das regiões mais preservadas da Amazônia. Nesse contexto, o Ibama condicionou reiteradamente a viabilidade do empreendimento à implementação prévia de medidas estruturais de governança ambiental, como o fortalecimento da fiscalização, o ordenamento territorial e fundiário, o combate à grilagem de terras públicas e a criação e consolidação de unidades de conservação. É o que se extrai do parecer técnico nº 091/2005 (**doc. 10**), do Relatório de Vistoria de setembro de 2005 (**doc. 11**) e do Relatório de Vistoria nº 50/2007 (**doc. 12**), nos quais o órgão ambiental expressamente alertava que:

- (i) A BR-319 atravessa uma das regiões ambientalmente mais importantes da Amazônia, de rica diversidade biológica;
- (ii) A implantação ou a pavimentação das rodovias na Amazônia Legal proporcionam uma forte valorização de terras em sua área de influência, aumentando a pressão sobre os recursos naturais, com a abertura de novas frentes de desmatamento e ocupação desordenada do espaço;
- (iii) A plena trafegabilidade na BR-319 implicará o desenvolvimento das mesmas formas de ocupação predatória do entorno de outras rodovias na Região Amazônica,





como a BR 163 e a BR-230 (Transamazônica), com processos caóticos de desmatamento, grilagem e ocupação de terras públicas;

(iv) O asfaltamento da rodovia produzirá avanço e potencialização do desmatamento, ameaça à biodiversidade e potencialização de grilagem de terras públicas.

Na mesma linha, o Parecer nº 78/2009 (**doc. 13**), ao avaliar o **primeiro EIA/RIMA**, afirmou que a viabilidade do empreendimento dependia de um cenário de governança ambiental robusto, ainda inexistente à época e cuja construção demandaria atuação coordenada de diversos órgãos públicos. Na ocasião, os técnicos advertiram que a implantação da rodovia sem a adoção prévia de medidas efetivas de controle e fiscalização seria **“desastroso e altamente impactante em termos ambientais para a região, com prejuízos bilionários para o país”**, destacando, ainda, que **“a viabilidade ambiental do projeto depende de que as medidas de prevenção e controle dos impactos ambientais relacionadas à rodovia sejam realmente efetivadas, não ficando somente como um conjunto de intenções ou uma proposta futura de gestão e planejamento do entorno da rodovia”**.

Após longo período sem avanços relevantes, o processo foi retomado em 2020, com a apresentação do **segundo EIA/RIMA** pelo Dnit, analisado no âmbito do Parecer Técnico nº 9031197/2020 (**doc. 14**). Novamente, o Ibama reafirmou a gravidade dos impactos e a insuficiência da atuação isolada do empreendedor, consignando que:

(i) (...) as medidas de mitigação dependem na maioria da interação entre o empreendedor e os órgãos gestores (ICMBio, IPAAM, SEMA, Prefeituras Municipais da área de influência, entre outros) e da disseminação de boas práticas na conscientização da população para a construção desses mecanismos de mitigação, quais sejam: criação de unidades de conservação e/ou áreas protegidas, fortalecimento do programa zoneamento ecológico-econômico na região, estabelecimento de governança para fiscalização e controle da ocupação desordenada, educação ambiental;

(ii) Em relação ao meio socioeconômico, na avaliação do Ibama, o prognóstico é preocupante no que diz respeito à manifestação dos seguintes impactos ambientais: (a) aumento do afluxo populacional; (b) dinamização da economia local; (c) uso e ocupação do solo e grilagem; (d) implantação de atividades;

(iii) Tais impactos são inevitáveis e decorrem de alterações estruturais promovida pela melhoria das condições de acesso e tráfego na região;

(iv) Em que pese o EIA ter identificado medidas ambientais destinadas ao controle e atenuação dos efeitos adversos esperados, tais ações dependem de um nível de articulação interinstitucional, do fortalecimento do papel do Estado na região e da efetividade das políticas no território, cuja garantia de implementação supera e muito as competências legais e as responsabilidades institucionais do proponente do projeto;





(v) As propostas presentes no EIA, que resultariam, em tese, na ampliação da capacidade de governança socioambiental, exigirão um nível de comprometimento formal do Estado, nas suas diversas esferas de atuação;

(vi) Assim, é importante que a sociedade interessada tenha a clareza de que a efetivação da recuperação da BR - 319 traz riscos reais para manutenção da qualidade ambiental da região e que o proponente do projeto não é capaz de garantir sozinho as atividades necessárias para ordenar, disciplinar e fiscalizar as transformações socioambientais esperadas.

O parecer concluiu pela necessidade de revisão do estudo apresentado, diante da ausência de enfrentamento adequado de questões centrais para a fase de licença prévia.

Na sequência, o Parecer Técnico nº 2/2021 (**doc. 15**) reiterou a existência de **cenário concreto de desmatamento ilegal, ocupação irregular e ausência de governança ambiental efetiva**, destacando que o próprio EIA reconhecia a necessidade de articulação interinstitucional e maior presença do Estado, sem, contudo, apresentar garantias de implementação dessas medidas.

Não obstante esse consistente histórico de manifestações técnicas, o Parecer Técnico nº 3/2022 (**doc. 16**) passou, pela primeira vez, a admitir a concessão da Licença Prévia nº 672/2022. Ainda assim, o próprio parecer reconhece a persistência do cenário de baixa governança ambiental, bem como o risco de intensificação do desmatamento e da ocupação desordenada. A alteração promovida não decorreu de mudança substancial do quadro fático, mas da reconfiguração do tratamento jurídico das exigências técnicas: aquilo que, ao longo de mais de quinze anos, foi considerado pressuposto da viabilidade ambiental do empreendimento passou a ser tratado como condicionante a ser implementada posteriormente.

Assim, após dezessete anos de tramitação e a incorporação de inúmeros estudos técnicos ao processo, foi expedida a Licença Prévia nº 672/2022 (**doc. 09**). A concessão da LP ocorreu não obstante o próprio histórico do licenciamento demonstrasse que, até então, o entendimento técnico apontava para a desautorização da medida, diante da insuficiência das condições de governança ambiental para fazer frente à complexidade dos impactos decorrentes da obra, em especial quanto ao aumento do desmatamento na região. A verdade é que, sem alteração substancial desse panorama, as exigências antes tratadas como pressupostos da viabilidade passaram a ser convertidas em condicionantes da licença, com postergação de sua implementação.

Após a concessão da licença prévia, verificou-se um aumento significativo no desmatamento na região (**doc. 17**). Também houve um reconhecimento do próprio Dnit perante o Ibama no processo de licenciamento ambiental de que ramais ilegais de acesso à





futura rodovia passaram a ser abertos (**doc. 18**), o que evidencia que a prática da grilagem de terras e do desmatamento ilegal na região não são mera especulação, mas realidade muito concreta.

Atualmente, o cenário ainda é inconcluso no âmbito do licenciamento ambiental: **não houve sequer requerimento de Licença de Instalação, e o Plano Básico Ambiental ainda não foi aprovado.** Portanto, o processo de licenciamento está muito longe da finalização.

VI.3. PANORAMA DA DISCUSSÃO JUDICIAL INSTAURADA EM FACE DA CONCESSÃO DA LICENÇA PRÉVIA Nº 672/2022

A complexidade do empreendimento e as controvérsias em torno de sua viabilidade ambiental não se restringem à esfera administrativa. Isso porque o autor desta demanda, em janeiro de 2024, moveu a Ação Civil Pública nº 1001856-77.2024.4.01.3200, em face do Ibama e do Dnit, distribuída para a 7ª Vara Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas (**doc. 19**), com o objetivo de anular a Licença Prévia nº 672/2022.

Ao decidir pela concessão da tutela antecipada e suspender a eficácia da Licença Prévia nº 672/2022 (**doc. 20**), o D. Juízo esclareceu que a documentação técnica do Ibama deixa patente a inviabilidade ambiental da recuperação do trecho do meio da BR-319 diante do atual cenário de ineficiência das medidas e políticas públicas de combate ao desmatamento, grilagem de terras e demais ilícitos associados. Deixou claro, ainda, que houve uma alteração abrupta e não suficientemente embasada no entendimento do órgão ambiental quanto à possibilidade de expedição da licença em tal cenário de risco socioambiental. Observe-se:

(i) “É incontroversa a constatação técnica de que as obras de recuperação e pavimentação do “Trecho do Meio” da BR-319 apresentam como principal impacto ambiental a intensificação do desmatamento e da degradação florestal, nas áreas de entorno do empreendimento, com recrudescimento de ilícitos associados à grilagem de terras públicas, exploração ilegal de madeira, conversão de grandes áreas de floresta em pastagem, intensificação de conflitos fundiários, forte pressão sobre recursos naturais e unidades de conservação, dentre outros efeitos danosos, exaustivamente registrados pelo Ibama, em documentos técnicos que vêm sendo apresentados em quase duas décadas de tramitação do licenciamento ambiental.” (fls. 31 da decisão de origem)

(ii) A despeito da demonstração quanto à “insuficiência de políticas públicas de governança ambiental e ausência de estruturas estatais adequadas para evitar que a recuperação da BR-319 seja sinônimo de destruição de Floresta Amazônica” (fls. 31), e “dos esforços técnicos para criar condições de governança ambiental capazes de fazer frente à magnitude dos impactos negativos previstos para o empreendimento, as medidas e providências recomendadas não foram implantadas” (fls. 32) e, mesmo com a certeza de “desmatamento massivo e recrudescimento dos ilícitos relacionados à





OBSERVATÓRIO
DO CLIMA

ocupação predatória da Floresta Amazônica (grilagem, exploração madeireira e conversão de grandes áreas de floresta em pasto)” (fls. 34), o Ibama aprovou a licença prévia;

(iii) Comprovou-se pelo acervo probatório liminar que “houve uma mudança de orientação técnica por parte do Ibama, no sentido de desconsiderar as proposições de medidas, ações e providências de fortalecimento de governança fundiária e socioambiental do entorno do “trecho do meio” da BR-319, antes da emissão da Licença Prévia nº 672/2022, por entender que extrapolavam as atribuições legais e institucionais do DNIT.” (fls. 30);

A partir desse momento, a controvérsia se tornou acirrada na esfera judicial, com a sucessiva interposição de medidas destinadas ora a reverter ora a preservar os efeitos da liminar:

(i) Em 16.08.2024, a União e o Dnit, com fundamento no artigo 4º da Lei nº 8.437/1992, ingressaram com **Pedido de Suspensão da Tutela Antecipada** (processo nº 1027587-72.2024.4.01.0000) e requereram a suspensão liminar da decisão que concedeu a tutela antecipada. O Presidente do Tribunal Regional Federal, Desembargador Federal João Batista Moreira, **negou o pedido**, por entender que (a) a União não demonstrou que a decisão ofereceria risco iminente de lesão aos bens jurídicos tutelados; (b) a licença prévia gerou a intensificação do desmatamento e da degradação ambiental; (c) com base no princípio da prevenção e na necessidade de prudência no avanço das obras – mantendo, assim, a medida liminar que suspendeu a licença prévia;

(ii) Diante da negativa, em setembro de 2024, a União, o Ibama e o Dnit interpuseram **agravos de instrumento** (processos nº 1030161-68.2024.4.01.0000, 1030056-91.2024.4.01.0000 e 1030053-39.2024.4.01.0000), pedindo a concessão de efeito suspensivo ativo aos recursos. O Desembargador Federal Flávio Jardim, Relator da 6ª Turma do TRF 1, **concedeu o efeito ativo aos agravos de instrumento, restabelecendo os efeitos da licença prévia**;

(iii) Em fevereiro de 2025, com fundamento no artigo 4º, §§ 1º e 4º, da Lei nº 8.437/92, o Ministério Público Federal ingressou com o incidente de **Suspensão de Liminar nº 3.554/AM** perante o **Superior Tribunal de Justiça** para o restabelecimento da tutela antecipada que suspendeu os efeitos da Licença Prévia nº 672/2022;

(iv) Em maio de 2025, o Ministério Público Federal apresentou parecer opinando pelo **não provimento dos agravos de instrumento** interpostos pelos réus e pelo **provimento do agravo interno** interposto pelo autor no TRF1;

(v) Em outubro de 2025, a 6ª Turma do TRF 1 negou provimento aos agravos de instrumento da União, do Ibama e do Dnit, **restabelecendo a tutela antecipada concedida pelo D. Juízo a quo que suspendeu os efeitos da Licença Prévia nº 672/2022**;

(vi) Em novembro de 2025, a União, o Ibama e o Dnit opuseram embargos de declaração com pedido de atribuição de efeito suspensivo para restaurar a eficácia da liminar concedida pelo Desembargador Relator dos agravos de instrumento e, por consequência, os efeitos da Licença Prévia nº 672/2022;





(vii) Em fevereiro de 2026, após a apresentação de contrarrazões pelo Observatório do Clima, o Relator dos embargos de declaração, Desembargador Federal João Carlos Mayer Soares, concedeu o efeito suspensivo pleiteado pelos agravantes em sede de embargos de declaração e, novamente, foram restaurados os efeitos da Licença Prévia nº 672/2022;

(viii) Contra essa decisão, em março de 2026, o Observatório do Clima e o Ministério Público Federal interpuseram **agravo interno**, pendente de julgamento;

(ix) Ainda em março de 2026, o **Ministério Público Federal** requereu ao Presidente do Superior Tribunal de Justiça, Ministro Herman Benjamin, o **prosseguimento do feito e a apreciação do pedido** formulado na **Suspensão de Liminar nº 3.554/AM**, uma vez que foram frustradas as tentativas de conciliação nas audiências realizadas em junho de 2025 na Corte Superior.

Como se vê, nem mesmo no âmbito judicial houve estabilização da controvérsia, que ainda pende de definição em duas frentes: no Tribunal Regional Federal da 1ª Região, com os embargos de declaração opostos pela União, pelo Ibama e pelo Dnit aos quais foi atribuído liminarmente o efeito suspensivo, ainda sem julgamento pela Turma; e no Superior Tribunal de Justiça, com a Suspensão de Liminar nº 3.554/AM formulada pelo Ministério Público Federal, à qual o d. Procurador recentemente requereu o prosseguimento.

VII. DIREITO

VII.1. NULIDADE DO ENQUADRAMENTO DAS OBRAS DO “TRECHO DO MEIO” EM MERA ATIVIDADE DE MELHORAMENTO

VII.1.1. Necessidade de interpretação do artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025 em conformidade com o artigo 225, §1º, inciso IV, da Constituição Federal. Exigência de EIA/Rima para empreendimentos de significativo impacto ambiental

O autor entende que o artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025 padece de inconstitucionalidade, na medida em que, ao prever hipótese ampla de dispensa de licenciamento ambiental, fragiliza o dever constitucional de controle prévio de atividades potencialmente causadoras de significativa degradação ambiental, consagrado no artigo 225, §1º, inciso IV, da Constituição Federal, que expressamente exige a realização de estudo prévio de impacto ambiental (EIA) para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação ambiental. A controvérsia já é objeto de controle concentrado perante o Supremo Tribunal Federal, na ADI nº 7.919.

Independentemente, contudo, do desfecho dessa discussão no plano abstrato, certo é que a aplicação do dispositivo não pode se dar de forma automática ou desvinculada





do sistema constitucional de proteção ambiental. Sua incidência deve ser interpretada de modo conforme à Constituição Federal, sob pena de ruptura com a lógica preventiva que estrutura o regime de licenciamento ambiental brasileiro.

No caso concreto, o empreendimento foi enquadrado pelo Ibama, autoridade licenciadora, como **potencialmente causador de significativo impacto ambiental, tanto que se exigiu a elaboração de EIA/Rima já na fase de licenciamento prévio**. Esse dado afasta a incidência do artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, uma vez que tal dispositivo não pode ser aplicado a empreendimentos que exijam, ou tenham exigido, a realização de EIA/Rima, instrumento que, por definição, se insere no âmbito do devido processo de licenciamento ambiental.

Admitir o contrário significaria permitir que uma norma infraconstitucional fosse utilizada para aniquilar dispositivo da Constituição Federal (artigo 225, §1º, inciso IV), que expressamente exige a realização de estudo prévio de impacto ambiental (EIA) para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação ambiental. A aplicação do artigo 8º, inciso VII, portanto, não pode se dar de forma isolada, devendo ser compreendida à luz da Constituição Federal e do sistema jurídico como um todo, em observância a uma interpretação coerente com o ordenamento jurídico.

Nesse contexto, chama a atenção o parecer da Advocacia-Geral da União (**doc. 07**), segundo o qual o enquadramento da intervenção como “manutenção” ou “melhoramento” desdobra-se na desconsideração do processo de licenciamento em curso, com seu encerramento por perda de objeto e o afastamento inclusive da obrigação de cumprimento das condicionantes estabelecidas no licenciamento. Veja-se:

“Portanto, em tese, havendo enquadramento do empreendimento como manutenção/melhoramento nos termos do art. 8º, VII, não seria necessária a continuidade do processo para pleitear LI. O procedimento poderia ser encerrado por perda de objeto, com registro administrativo do novo enquadramento legal e manutenção do cumprimento de condicionantes prévias que não decorram exclusivamente do licenciamento (v.g., condicionantes interinstitucionais ou de outros regimes legais).”

Sob a ótica da AGU, seria viável não apenas afastar o licenciamento ambiental em curso como também desprezar a própria utilidade do processo já instaurado, com a possibilidade de encerramento formal do procedimento e de desprezo pelas condicionantes já fixadas no âmbito do licenciamento.





A interpretação do dispositivo nesses termos viola o regime constitucional de proteção ambiental, especialmente porque o empreendimento em questão integra processo de licenciamento ambiental já instaurado, com sucessivas exigências técnicas voltadas justamente à mitigação de impactos de elevada complexidade socioambiental.

Nesse sentido, merece destaque manifestação recente do então Presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, em entrevista concedida em 1º de abril deste ano à *Cenarium*¹⁴ citada anteriormente, na qual ele afirma que o Dnit nem sequer apresentou o pedido de Licença de Instalação (LI) para execução das obras do “Trecho do Meio” da BR-319. Segundo informou, o entendimento técnico do órgão ambiental é no sentido da **imprescindibilidade do licenciamento**, em razão da elevada capacidade de degradação associada ao empreendimento:

“O presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Rodrigo Agostinho, informou, nesta quarta-feira, 1º, que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) ainda não apresentou o pedido de Licença de Instalação (LI) para executar as obras do “*Trecho do Meio*” da BR-319, que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO). Segundo o gestor, o entendimento técnico do órgão é de que a autarquia deve obter o licenciamento ambiental para poder dar início aos trabalhos.

(...)

“Segundo Agostinho, o entendimento do Ibama é de que, pela grande capacidade de degradação ambiental, é devido o licenciamento. ‘É diferente se a gente estivesse falando de manutenção de uma estrada previamente licenciada’, argumentou. O Ibama precisa receber todos os estudos e projetos elaborados pelo Dnit para analisar o pedido de licenciamento”.

A manifestação do então presidente do órgão licenciador afasta qualquer tentativa de enquadrar o empreendimento como simples hipótese de manutenção ou melhoramento. Diante desse quadro, não há espaço para nenhum tipo de interpretação que comprometa a própria finalidade do processo de licenciamento em curso, tampouco para relativização das condicionantes já estabelecidas, sob pena de grave violação ao artigo 225, *caput* e §1º, IV, da Constituição Federal.

VII.1.2. Da incompatibilidade entre as condições reais da BR-319 e seu enquadramento como manutenção e/ou melhoramento

A decisão de enquadrar as intervenções previstas para o denominado “trecho do meio” da BR-319 como atividade de manutenção e/ou melhoramento, para fins de aplicação

¹⁴ <https://revistacenarium.com.br/ibama-diz-que-aguarda-dnit-pedir-licenca-para-asfaltar-br-319/>





do artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, não se sustenta quando confrontada com as características concretas da obra.

Em primeiro lugar, as intervenções descritas pelo próprio Dnit vão muito além de serviços ordinários de manutenção ou aprimoramento de infraestrutura existente. Conforme reconhecido na própria manifestação institucional da autarquia, as obras envolvem **drenagem, elevação da via, execução de base e revestimento**, abrangendo, em diversos pontos, **a recomposição integral da estrutura da rodovia**. Em muitos trechos, trata-se, nas palavras do próprio órgão, **“praticamente de um novo serviço”, adequado às condições atuais da região**:

“as intervenções envolvem toda a estrutura da rodovia. **‘Estamos falando de drenagem, elevação da via, base e revestimento. Em muitos pontos, é praticamente um novo serviço, adequado às condições atuais da região.’**”¹⁵

Não poderia ser diferente. O denominado “trecho do meio” da BR-319, embora originalmente pavimentado na década de 1970 – durante a ditadura militar, sem qualquer licenciamento ambiental –, hoje não apresenta condições de trafegabilidade. Ao longo das décadas, o pavimento foi se deteriorando até praticamente desaparecer em extensos segmentos. O que existe atualmente é uma estrada de terra, com trechos esburacados e sujeitos a atoleiros no período chuvoso, com claro comprometimento da infraestrutura originalmente implantada.¹⁶

Nesse cenário, as intervenções pretendidas não podem em hipótese alguma ser compreendidas como simples melhoramento de infraestrutura preexistente, por se tratar de obra com potencial de significativo impacto ambiental, voltada à recomposição estrutural da rodovia em condições compatíveis com sua utilização.

A desconexão entre a realidade fática e a qualificação jurídica atribuída à intervenção compromete a própria validade do ato administrativo, na medida em que o motivo invocado para justificar o enquadramento não encontra respaldo na situação concreta que pretende disciplinar. Não se trata efetivamente de mera manutenção e/ou melhoramento, mas sim, na prática, de uma obra nova que envolve reconstrução e asfaltamento.

¹⁵ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2026/03/ministerio-dos-transportes-autoriza-servicos-e-aviso-de-licitacao-para-obras-estrategicas-nas-brs-319-e-174-no-amazonas>

¹⁶ <https://amazoniareal.com.br/especiais/br-319/>





VII.1.3. Desvio de finalidade no enquadramento da obra como manutenção e/ou melhoramento

Ainda que se admitisse, apenas para argumentar, a possibilidade de enquadramento das intervenções como manutenção e/ou melhoramento, o que se verifica no caso concreto é que tal classificação está sendo utilizada com finalidade diversa daquela prevista no artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025.

O artigo 10 da Lei nº 6.938/1981 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente), que não foi revogado pela Lei Geral do Licenciamento, prevê que atividades e empreendimentos efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. O artigo 8º, inciso VII, da Lei Geral de Licenciamento, foi concebido para, em tese, dispensar o licenciamento ambiental em hipóteses restritas, relacionadas a intervenções de impacto irrelevante. **Não se destina, portanto, a viabilizar a execução de obras com significativo impacto ambiental, como é o caso das intervenções previstas para o “trecho do meio” da BR-319, conforme qualificado pela própria autoridade licenciadora.**

No entanto, é precisamente esse o uso que se extrai da atuação do Dnit, que se utiliza do enquadramento justamente com a intenção de **afastar a incidência do licenciamento ambiental e, com isso, viabilizar, desde logo, a contratação e o início das obras.**

Essa finalidade fica ainda mais evidente quando se observa o contexto em que o enquadramento foi promovido: há um processo de licenciamento ambiental em curso no Ibama, acompanhado por sucessivas manifestações técnicas que apontam para a complexidade do empreendimento e para a necessidade de avaliação aprofundada de seus impactos, bem como controvérsia judicial ainda pendente de estabilização quanto à validade da Licença Prévia nº 672/2022. Apesar disso, o Dnit, com fundamento em interpretação jurídica superveniente, promove o reenquadramento da obra e, a partir daí, passa a sustentar a não sujeição do empreendimento ao licenciamento ambiental.

Nesse panorama, o enquadramento deixa de cumprir função classificatória e passa a operar como **mecanismo de supressão de controle ambiental**, o que não se coaduna com a finalidade da norma invocada. A dispensa de licenciamento, prevista, em tese, em caráter excepcional, **não pode ser utilizada como via indireta para afastar a incidência de um regime jurídico já instaurado, especialmente em se tratando de empreendimento potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente (artigo 225, §1º, inciso IV, da Constituição Federal).**





Há, portanto, **desvio de finalidade**, na medida em que o ato administrativo é praticado com fundamento formal em dispositivo legal, mas orientado, na prática, à obtenção de resultado diverso daquele que a norma pretendeu autorizar.

VII.1.4. Usurpação da competência do Ibama

A lógica adotada pelo Dnit para enquadrar as intervenções como atividade de manutenção e/ou melhoramento incorre, ainda, em indevida interferência em esfera de atribuição que não lhe compete.

Isso porque a definição sobre a necessidade de licenciamento ambiental em empreendimentos de grande potencial de impacto não se esgota em uma qualificação formal realizada pelo próprio empreendedor, pois envolve avaliação técnica especializada, de **competência do órgão ambiental licenciador**, no caso o **Ibama**.

No entanto, ao promover unilateralmente o enquadramento da obra como hipótese de não sujeição ao licenciamento ambiental, o Dnit não apenas atribui a si mesmo a prerrogativa de definir a natureza da intervenção, como também extrai, dessa qualificação, a conclusão de que o empreendimento não demanda licença ambiental. Com isso, substitui, na prática, a atuação técnica do órgão ambiental competente.

Ao assim proceder, o Dnit ultrapassa os limites de sua atuação administrativa e invade esfera de competência legalmente atribuída ao Ibama. A definição sobre a necessidade, ou não, de licenciamento ambiental, não pode ser em caso algum unilateralmente apropriada pelo empreendedor, sob pena de eliminação do próprio sistema de controle ambiental previsto no ordenamento jurídico e de violação ao artigo 225, *caput* e §1º, inciso IV, da Constituição Federal, que exige a realização de estudo prévio de impacto ambiental (EIA) para atividades potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente. **Se o constituinte exigiu EIA, exigiu também o correspondente processo de licenciamento ambiental.**

VII.2. NULIDADE DA ABERTURA DOS PREGÕES COMO ATO DERIVADO DO INDEVIDO ENQUADRAMENTO DA OBRA COMO MANUTENÇÃO E/OU MELHORAMENTO. TEORIA DOS FRUTOS DA ÁRVORE ENVENENADA E TEORIA DOS MOTIVOS DETERMINANTES

A abertura dos pregões eletrônicos destinados à execução de serviços na BR-19 constitui ato diretamente vinculado ao enquadramento promovido pelo Dnit com fundamento no artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025.





Ainda que não se disponha, neste momento, da íntegra do processo administrativo que culminou na abertura dos certames – **cujo acesso no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) está curiosamente indisponível desde a publicação dos editais e assim permanece até o momento** –, os elementos já publicizados são suficientes para demonstrar a conexão entre a divulgação dos certames para a futura contratação dos serviços e a decisão administrativa de afastar a exigência de licenciamento ambiental.

Os próprios editais de pregão (**docs. 03, 04, 05 e 06**), o Parecer nº 23/2026 da Advocacia-Geral da União (**doc. 07**) e a publicação oficial do Ministério dos Transportes¹⁷ revelam a seguinte sequência lógica: o Dnit passou a sustentar a possibilidade de execução imediata das obras justamente a partir da reinterpretação jurídica introduzida pela nova legislação ambiental, acompanhada do entendimento da AGU, e do enquadramento das intervenções como manutenção e/ou melhoramento, com o afastamento do licenciamento.

De fato, a publicação institucional do Dnit é expressa ao vincular o avanço das obras às **“alterações na legislação e a um novo entendimento jurídico da Advocacia-Geral da União” (doc. 23)**, indicando que o próprio planejamento das licitações foi estruturado a partir dessa premissa.

Esse conjunto probatório, ainda que incompleto em razão da falta de transparência do próprio réu, é suficiente para evidenciar que **a abertura dos certames decorre diretamente de uma decisão administrativa anterior: a qualificação da intervenção como hipótese de não sujeição ao licenciamento ambiental.**

Nessas circunstâncias, não há dúvidas sobre a aplicação, por analogia, da **teoria dos frutos da árvore envenenada**, segundo a qual a **invalidade do ato originário contamina os atos subsequentes dele derivados**. Se o enquadramento da obra como manutenção e/ou melhoramento, conforme demonstrado nos tópicos anteriores, não se sustenta à luz das condições reais da rodovia, nem se harmoniza com o regime constitucional de proteção ambiental, sendo produto de desvio de finalidade e de indevida flexibilização do controle ambiental, todos os atos que dele decorrem padecem do mesmo vício.

A abertura dos pregões, portanto, não pode ser analisada de forma autônoma, como se representasse mera decisão de contratação desvinculada do regime jurídico ambiental aplicável, por se tratar de ato instrumental, cuja validade depende diretamente da regularidade do pressuposto que o fundamenta.

¹⁷ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2026/03/ministerio-dos-transportes-autoriza-servicos-e-aviso-de-licitacao-para-obras-estrategicas-nas-brs-319-e-174-no-amazonas>





Incide também, no caso, a **teoria dos motivos determinantes**. Ainda que se sustente, apenas por hipótese, que a abertura de procedimentos licitatórios poderia ocorrer independentemente da discussão ambiental, o fato é que **a própria Administração vinculou expressamente sua atuação ao enquadramento jurídico que afastaria o licenciamento ambiental**. Isso porque os motivos explicitados nos documentos – alteração legislativa, entendimento da AGU e dispensa de licenciamento – não são acessórios, pois fundamentam a prática do ato.

Conforme ensina Celso Antônio Bandeira de Mello¹⁸, ao tratar dos pressupostos de validade do ato administrativo e da teoria dos motivos determinantes,

“Além disso, em todo e qualquer caso, **se o agente se embasar na ocorrência de um dado motivo, a validade do ato dependerá da existência do motivo que houver sido enunciado**. Isto é, **se o motivo que invocou for inexistente, o ato será inválido**. É que esta vinculação do administrador ao motivo que houver alegado que se conhece doutrinariamente como “teoria dos motivos determinantes”. Assim, por exemplo, se o agente disser que remove o funcionário tal por ausência de trabalho suficiente no local em que presta serviço, o ato será invalidável se o funcionário demonstrar que, pelo contrário, havia acúmulo de serviço na unidade em que trabalhava. (...)

De acordo com esta teoria, **os motivos que determinaram a vontade do agente, isto é, os fatos que serviram de suporte à sua decisão, integram a validade do ato**. Sendo assim, a invocação de “**motivos falsos**”, inexistentes ou incorretamente qualificados **vicia o mesmo ato** quando, conforme já se disse, a lei não haja estabelecido, antecipadamente, os motivos que ensejariam a prática do ato. **Uma vez enunciados pelo agente os motivos em que se calçou**, ainda quando a lei não haja expressamente imposto a obrigação de enunciá-los, **o ato só será válido se estes realmente ocorreram e o justificavam**”

Não só a doutrina, mas também a jurisprudência tem reconhecido que a Administração Pública se vincula aos motivos aduzidos, sujeitando-se à comprovação da sua ocorrência e, portanto, expondo os motivos do ato ao controle jurisdicional. Observem-se, nesse sentido, os seguintes julgados do Superior Tribunal de Justiça:

A motivação do ato administrativo deve ser explícita, clara e congruente, vinculando o agir do administrador público e conferindo o atributo de validade ao ato. Viciada a motivação, inválido resultará o ato, por força da teoria dos motivos determinantes. Inteligência do art. 50, §1.º, da Lei n. 9.784/1999.(STJ, RMS 56858/GO, Rel. Min. Sérgio Kukina, Primeira Turma, j. 04.09.2019).

O ato administrativo é nulo quando o motivo se encontrar dissociado da situação de direito ou de fato que determinou ou autorizou a sua realização. A vinculação dos motivos à validade do ato é representada pela teoria dos motivos determinantes. (STJ, REsp. 708.030/RJ, Rel. Min. Hélio Quaglia Barbosa, Sexta Turma, j. 27.10.2005).

¹⁸ Celso Antônio Bandeira de Mello. Curso de Direito Administrativo. 17ª edição. Malheiros, páginas 364 e 370.





Na esteira da jurisprudência desta Corte, consoante a teoria dos motivos determinantes, o administrador vincula-se aos motivos elencados para a prática do ato administrativo. Nesse contexto, há vício de legalidade não apenas quando inexistentes ou inverídicos os motivos suscitados pela administração, mas também quando verificada a falta de congruência entre as razões explicitadas no ato e o resultado nele contido' (STJ, MS 15.290/DF, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, PRIMEIRA SEÇÃO, DJe de 14/11/2011). (STJ, AgInt no AREsp 153.740/MS, Rel. Min. Assusete Magalhães, Segunda Turma, j. 24.05.2016).

Por essa razão, em hipótese alguma é viável dissociar a abertura dos certames das razões que lhe deram suporte. Nesse exato sentido, a Administração não pode, em momento posterior, pretender defender a validade do ato licitatório com base em fundamentação distinta daquela que efetivamente o motivou, sobretudo porque essa motivação está expressamente documentada e publicamente declarada.

De todo modo, ainda que se tentasse sustentar a autonomia formal dos editais, o fato é que sua finalidade concreta permanece inafastavelmente ligada à execução de obra cuja submissão ao licenciamento ambiental é imprescindível e objeto de processo administrativo e judicial em curso.

Nesse contexto, a abertura dos pregões herda o vício do enquadramento indevido e reforça a tentativa de consolidar o afastamento licenciamento ambiental para a reconstrução e asfaltamento do “trecho do meio” da BR-319. Uma vez que o ato administrativo derivado não subsiste de forma autônoma, deverá ser declarado nulo em razão da invalidade do ato que lhe serve de fundamento.

VII.3. O DIREITO AO MEIO AMBIENTE ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO. ARTIGO 225 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado se externaliza como verdadeiro direito fundamental, devido à sua íntima relação com outros direitos fundamentais, como com o direito à saúde, à vida e à dignidade. Em realidade, o meio ambiente ecologicamente equilibrado apresenta-se como pressuposto básico para a fruição desses outros direitos. Tal entendimento encontra-se pacificado na doutrina e na jurisprudência:

Na caracterização da jusfundamentalidade, a doutrina e jurisprudência brasileiras são pacíficas no sentido de reconhecer o direito ao meio ambiente como integrante do rol ou catálogo dos direitos e garantias fundamentais da CF/1988, não obstante o art. 225 estar situado fora do Título II do diploma constitucional. É, portanto, a partir de uma leitura “material” do seu conteúdo e das relações que mantém com os demais





valores constitucionais fundamentais que o direito ao meio ambiente alcança o status de direito fundamental. A configuração da sua fundamentalidade resulta da sua identificação com os valores que compõem o conteúdo essencial do princípio da dignidade da pessoa humana e do Estado de Direito brasileiro¹⁹

“(…) o Estado brasileiro tem o dever – imposto tanto pela Constituição da República quanto por tratados internacionais de que signatário – de manter política pública eficiente e efetiva de defesa e preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem como de preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais” (…), [certo que] “o ímpeto, por vezes legítimo, de simplificar o direito ambiental por meio da desregulamentação não pode ser satisfeito ao preço do retrocesso na proteção do bem jurídico”²⁰.

Nesse contexto, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado impõe ao Poder Público deveres concretos de proteção e controle das atividades potencialmente degradadoras, especialmente quando envolvem intervenções de grande escala em áreas sensíveis. É justamente a partir dessa matriz constitucional que se deve examinar a legalidade dos atos impugnados, uma vez que o caso concreto repercute diretamente sobre o núcleo de proteção assegurado pelo artigo 225 da Constituição Federal.

Ressalte-se que o artigo 225, § 1º, inciso IV, expressamente determina que, para assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, incumbe ao Poder Público exigir, para a instalação das obras ou atividades potencialmente causadoras de significativa degradação, estudo prévio de impacto ambiental.

Fixadas essas premissas, sem prejuízo de outras violações igualmente relevantes, examinam-se, a seguir, os principais princípios do Direito Ambiental afetados no caso, especialmente os princípios da prevenção, do desenvolvimento sustentável e da vedação ao retrocesso ambiental.

VII.3. 1. Violação ao princípio da prevenção

O licenciamento ambiental constitui **instrumento central da tutela ambiental preventiva**, estruturado justamente para permitir que a atuação estatal ocorra antes da configuração do dano.

Nesse sentido, a doutrina reconhece que instrumentos como a **Avaliação de Impacto Ambiental** e os **estudos ambientais** desempenham **papel decisivo na**

¹⁹ FENSTERSEIFER, Tiago; SARLET, Ingo Wolfgang. Curso de Direito Ambiental. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 313.

²⁰ STF, ADPF 747, Rel. Min. Rosa Weber, Plenário, j. 14.12.2021, p. 22-25. Disponível em: <<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=758847587&prcID=6016616#>>>.





contenção de riscos, funcionando como mecanismo de antecipação de danos e não de sua posterior reparação.

A lógica que informa o direito ambiental exige, portanto, a observância estrita dos **parâmetros técnicos e normativos** aplicáveis, de modo a assegurar que a **atividade pretendida se compatibilize com a proteção dos ecossistemas sensíveis e com o próprio regime constitucional de tutela ambiental.**

No caso da BR-319, essa dimensão preventiva assume especial importância. O histórico do licenciamento ambiental do “trecho do meio” comprova um quadro persistente de **elevada sensibilidade ecológica e reconhecimento reiterado, por parte do órgão licenciador, da necessidade de medidas para a mitigação dos impactos associados à reconstrução e pavimentação da rodovia.** Isso porque a região onde se pretende implantar o empreendimento sujeita-se a **forte pressão de desmatamento, grilagem de terras e fragilidade institucional de controle territorial.**

Nesse cenário, a **tentativa de enquadrar as intervenções como simples manutenção e/ou melhoramento, com o consequente afastamento do licenciamento ambiental, subverte a própria lógica do sistema preventivo.**

A doutrina é expressiva ao destacar que o Direito Ambiental se estrutura essencialmente em torno da prevenção, justamente porque o dano ambiental, uma vez ocorrido, tende a ser irreversível ou de recomposição extremamente difícil:

Alguns autores analisam a prevenção e a precaução como se fossem um mesmo princípio. Em que pese a inegável relação entre eles, identifica-se a seguinte distinção: **a prevenção trata de riscos ou impactos já conhecidos pela ciência, ao passo que a precaução vai além, alcançando também as atividades sobre cujos efeitos ainda não haja uma certeza científica. (...) Os objetivos do Direito Ambiental são basicamente preventivos. Sua atenção está voltada para o momento anterior à consumação do dano - o do mero risco.** Diante da pouca valia da simples reparação, sempre incerta e, quando possível, onerosa, a prevenção é a melhor, quando não a única solução. Ex. como reparar o desaparecimento de uma espécie? Qual o custo da despoluição de um rio? Como reparar a supressão de uma nascente?²¹

O princípio da prevenção constitui um dos mais importantes axiomas do Direito Ambiental. A sua importância está diretamente relacionada ao fato de que, se ocorrido o dano ambiental, a sua reconstituição é praticamente impossível. O mesmo ecossistema jamais pode ser revivido. Uma espécie extinta é um dano irreparável. Uma floresta desmatada causa uma lesão irreversível, pela impossibilidade de reconstituição da fauna e da flora e de todos os componentes ambientais em profundo e incessante processo de equilíbrio, como antes se apresentavam. Enfim, com o meio ambiente, decididamente, é melhor prevenir do que remediar (...)Têm

²¹ MARCHESAN, Ana Maria Moreira. STEIGLEDER, Annelise Monteiro. CAPPELLI, Sílvia. Direito Ambiental. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2006, pp. 29-30





importantíssimo papel na proteção e preservação do meio ambiente os instrumentos de tutela ambiental, que são divididos em administrativos e jurisdicionais. **Exemplos do primeiro são o licenciamento ambiental (e respectivo Estudo Prévio de Impacto Ambiental)**²²

A jurisprudência reconhece expressamente que a atuação administrativa, no campo da tutela ao meio ambiente, vincula-se ao princípio da prevenção, que, por sua vez, condiciona-se ao saber técnico e científico:

ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. COMPETÊNCIA PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL. LEI 6.938/1981 E LEI COMPLEMENTAR 140/2011. (...)

Toda atividade potencialmente danosa ao meio ambiente necessita de licenciamento ambiental, podendo a licença ser negada ou não renovada caso haja ameaça de risco ao ambiente. Aplica-se na hipótese 'sub judice' o princípio da prevenção e o princípio da precaução, pois a administração pública, se a atividade empresarial puder causar dano, encontra-se na obrigação de impedi-lo, mitigá-lo e compensá-lo. (REsp n. 1.319.651/RS, relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 4/10/2016, DJe de 26/8/2020.) (grifamos)

No caso concreto, a aplicação do princípio da prevenção conduz a uma conclusão simples: diante de um empreendimento de elevada complexidade socioambiental, inserido em região sensível e ainda submetido a controvérsia técnica e judicial, não se mostra admissível nenhuma tentativa de supressão do licenciamento, pois o controle prévio constitui exigência fundamental do regime constitucional de proteção ambiental.

VII.3.2. Violação ao princípio do desenvolvimento sustentável

O exercício das atividades econômicas submete-se, por imposição constitucional, à proteção do meio ambiente, nos termos do artigo 170, inciso VI, da Constituição Federal. Trata-se de diretriz que, juntamente com o artigo 225, *caput*, da Constituição Federal, estrutura o princípio do desenvolvimento sustentável, concebido como critério de harmonização entre crescimento econômico e proteção ambiental.

O desenvolvimento sustentável se assenta na manutenção da qualidade de vida, que pressupõe a conservação dos bens ambientais e o uso racional dos recursos naturais. Por essa razão, a atuação estatal, sobretudo quando envolve o planejamento de grandes empreendimentos de infraestrutura, deve incorporar a dimensão dos riscos ambientais e seus efeitos no tempo, à luz da equidade intergeracional consagrada no artigo 225 da Constituição

²² RODRIGUES, Marcelo Abelha. Elementos de Direito Ambiental. São Paulo: RT, 2005, pp. 203-204





Federal. Assim, a proteção do meio ambiente dirige-se tanto às gerações presentes quanto às futuras, não se admitindo decisões que comprometam as condições ecológicas necessárias à vida digna.

O princípio do desenvolvimento sustentável ocupa posição fundamental no debate contemporâneo sobre políticas públicas, tendo sido reiteradamente afirmado em documentos internacionais, como a Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio/92). Segundo Wedy:

O desenvolvimento socioeconômico, por assim dizer, deve dar-se com governança, respeito ao meio ambiente e ao princípio da dignidade da pessoa humana. O Estado e os indivíduos têm o dever constitucional fundamental de responder aos anseios das gerações presentes sem comprometer as necessidades das gerações futuras²³

No presente caso, a tentativa de viabilizar a execução de obras com o afastamento do licenciamento ambiental, isto é, em detrimento da avaliação consistente de seus impactos, rompe o equilíbrio que o princípio do desenvolvimento sustentável busca assegurar. Isso porque a execução de empreendimento com reconhecido potencial de indução de desmatamento, ocupação desordenada e degradação ambiental, sem o devido controle prévio, compromete exatamente os elementos que deveriam orientar a decisão administrativa: a preservação e proteção dos processos ecológicos e a responsabilidade perante as gerações futuras.

Nesse cenário, a abertura dos certames e a perspectiva de execução das obras sem a devida submissão ao licenciamento ambiental não se compatibilizam com o princípio do desenvolvimento sustentável, na medida em que afastam o controle prévio indispensável à conciliação entre atividade econômica e proteção ambiental.

VII.3.3. Violação ao princípio da vedação ao retrocesso ambiental

O princípio da vedação ao retrocesso ambiental atua como limite à atuação estatal em todas as suas vertentes (legislativa, administrativa e jurisdicional), impedindo a supressão ou o enfraquecimento de níveis de proteção já alcançados no campo dos direitos fundamentais. A doutrina é clara ao situar esse princípio como garantia de estabilidade das conquistas ambientais, vinculando-o à própria estrutura dos direitos fundamentais. Nesse sentido, ensina Marcelo Abelha Rodrigues:

²³ Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-ago-17/ambiente-juridico-desenvolvimento-sustentavel-solidariedade-intergeracional#_ftn2>





“O princípio do não retrocesso se impõe como limite ao Estado legislador, administrador e judiciário e serve para proteger o núcleo dos direitos fundamentais, da dignidade humana, dos valores estruturantes da sociedade.

O desenvolvimento sustentável, como dito acima, permite que se consagre um equilíbrio entre o direito ao desenvolvimento e a proteção do meio ambiente para as presentes e futuras gerações. À medida que se permite esse modelo desenvolvimentista, é preciso ter muito cuidado para não dar um passo irretroativo nas conquistas já alcançadas em prol do ambiente e da sociedade.

Na verdade, a proibição do retrocesso é uma derivação lógica da proteção das garantias fundamentais petrificadas no texto constitucional, e, sem sombra de dúvida, serve como elemento limitador preliminar para qualquer iniciativa da legitimidade dos atos do poder público (legislativa, executiva e judiciária) que pretendam reduzir ou regredir ou retroceder nas conquistas no passado em relação ao núcleo duro da garantia fundamental à proteção do equilíbrio ecológico (processos ecológicos essenciais, ecossistemas frágeis ou à beira de colapso, função ecológica dos micróbios ambientais, proteção dos biomas brasileiros, impedimento de atividades, métodos e substâncias que apresentem risco à vida e ao meio ambiente, etc.).”²⁴

No caso em exame, a tentativa de enquadrar as intervenções na BR-319 como uma das hipóteses de não sujeição ao licenciamento ambiental revela absoluta incompatibilidade com esse parâmetro constitucional, pois o licenciamento constitui conquista consolidada no ordenamento jurídico brasileiro justamente para assegurar o controle de atividades degradadoras. Mais do que isso, tratando-se de empreendimento cujo processo de licenciamento já se encontra instaurado e em curso, com histórico técnico consolidado ao longo de anos de análise pelo órgão ambiental competente, a dispensa do licenciamento reduz de forma evidente o nível de proteção ambiental do caso concreto, caracterizando retrocesso na própria dimensão administrativa da atuação estatal.

Nessas circunstâncias, a dispensa de licenciamento ambiental e os atos que dela decorrem (como a abertura dos certames licitatórios para a contratação das atividades de pavimentação) configuram típico retrocesso ambiental, por fragilizarem o direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

VII.4. POSSIBILIDADE DE CONTROLE PELO PODER JUDICIÁRIO DE ATOS ADMINISTRATIVOS ILEGAIS E INCONSTITUCIONAIS: PRINCÍPIO DA INAFASTABILIDADE DA JURISDIÇÃO

O controle de legalidade dos atos administrativos praticados no presente caso insere-se diretamente na garantia constitucional da inafastabilidade da jurisdição, segundo a qual não se excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, assegurando-

²⁴ Marcelo Abelha Rodrigues. Direito Ambiental. Coleção Esquemático. 9ª Edição, 2022. Saraiva. Página 168.





se a submissão de toda atuação estatal ao crivo jurisdicional, especialmente quando em jogo direitos fundamentais.

Como ensina Celso Antônio Bandeira de Mello,

“É ao Poder Judiciário e só a ele que cabe resolver definitivamente sobre quaisquer litígios de direito. Detém, pois, a universalidade da jurisdição, quer no que respeita à legalidade ou à consonância das condutas públicas com atos normativos infralegais, quer no que atina à constitucionalidade delas. Nesse mister, tanto anulará atos inválidos, como imporá à Administração os comportamentos a que esteja de direito obrigada, como proferirá e imporá as condenações pecuniárias cabíveis.”²⁵

No caso em exame, a pretensão deduzida em juízo dirige-se ao controle de validade de atos administrativos que, sob o pretexto de aplicação de novo enquadramento jurídico, teriam afastado a incidência do licenciamento ambiental e viabilizado a abertura de certames licitatórios para a execução de obras em área de reconhecida sensibilidade ecológica.

Vale ressaltar que a menção de que o reenquadramento das intervenções como melhoramento pelo Dnit operaria de forma automática a possibilidade de dispensa de licenciamento, sem espaço para juízo de valor, em hipótese alguma é capaz de afastar o controle jurisdicional. Em sentido contrário a essa premissa, a atividade administrativa em matéria ambiental é fortemente vinculada, seja aos parâmetros normativos, seja às conclusões técnicas que fundamentam a avaliação de impactos. Por essa razão, a jurisprudência reconhece que, **em temas ambientais, o espaço de liberdade decisória da Administração é reduzido**, justamente devido à centralidade do direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Nesse sentido, o Supremo Tribunal Federal, ao apreciar a ADPF 760²⁶, assentou que:

- (i) a discricionariedade administrativa em matéria ambiental sofre limitações relevantes;
- (ii) a finalidade da atuação estatal encontra-se vinculada à proteção do meio ambiente;
- (iii) a própria gravidade da questão ambiental impõe a adoção de medidas preventivas e de precaução, restringindo a liberdade de escolha administrativa.

De igual modo, já se firmou, em sede de repercussão geral (Tema 698²⁷), que a atuação do Poder Judiciário no controle de políticas públicas ou de atos administrativos relacionados à concretização de direitos fundamentais não viola o princípio da separação dos poderes, sobretudo quando se está diante de omissões ou ilegalidades.

²⁵ Celso Antônio Bandeira de Mello. Curso de Direito Administrativo. 17ª edição. Malheiros, página 110.

²⁶ STF, ADPF 760, voto da Ministra Relatora de 06/04/2022, disponível em: <<https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/VOTOADPF760.pdf>>

²⁷ RE 684.612





Nessas condições, é plenamente cabível a atuação do Poder Judiciário para reconhecer a nulidade dos atos administrativos questionados, afastando a aplicação de enquadramento jurídico incompatível com a Constituição, bem como para declarar a nulidade dos editais dos pregões e os atos a eles relacionados, assegurando, em consequência, a observância do licenciamento ambiental como instrumento indispensável de proteção preventiva.

VIII. INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA

Embora os elementos já constantes dos autos sejam suficientes para demonstrar a invalidade dos atos administrativos impugnados, relativos ao enquadramento indevido das intervenções como hipótese de afastamento do licenciamento e a consequente abertura dos certames licitatórios, é necessário destacar que, em matéria ambiental, incide regra específica de distribuição dinâmica do ônus probatório.

Aplica-se, ao caso, o entendimento consolidado na Súmula nº 618 do Superior Tribunal de Justiça, segundo a qual é cabível a **inversão do ônus da prova nas ações que versem sobre degradação ambiental**. Tal orientação decorre diretamente dos princípios da prevenção, da precaução e do *in dubio pro natura*, que estruturam o regime jurídico ambiental.

Ressalte-se que o autor não obteve acesso à íntegra dos processos administrativos que culminaram na abertura dos certames. Isso porque o acesso ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do Dnit esteve indisponível desde a publicação dos editais e assim permanece até o momento. O autor chegou a formular pedido de acesso à informação. Todavia, recebeu como resposta a informação de que teria seu pedido avaliado no prazo legal – o qual se esgotará após a abertura dos pregões (**doc. 21**).

Como se expôs, os elementos constantes dos autos são suficientes para provar os fatos alegados pelo autor. De todo modo, seria salutar que o réu apresentasse nos autos a íntegra dos processos administrativos que embasaram o enquadramento das intervenções no denominado “trecho do meio” da BR-319 como serviços de manutenção e/ou melhoramento, bem como a abertura dos Pregões Eletrônicos nº 90129/2026, 90128/2026, 90127/2026 e 90130/2026, incluindo pareceres jurídicos, notas técnicas, estudos e demais documentos pertinentes, o que desde logo se requer.

IX. PEDIDO DE TUTELA PROVISÓRIA *INAUDITA ALTERA PARS*. NECESSIDADE DE PARALISAÇÃO IMEDIATA DOS PREGÕES PUBLICADOS





Conforme se extrai do exposto, estão presentes os requisitos necessários para o deferimento da tutela provisória, **a fim de determinar a imediata suspensão e paralisação dos pregões eletrônicos** destinados à contratação de serviços no denominado “trecho do meio” da BR-319, impedindo o prosseguimento dos certames, assim como a prática de quaisquer atos deles decorrentes, caso venham a se concretizar antes da apreciação do presente pedido de tutela antecipada.

De plano, a indisponibilidade dos processos administrativos no bojo a partir dos quais foram abertos os pregões no sistema SEI impede, neste momento, o acesso à íntegra dos atos que antecederam a publicação dos editais. Isso, no entanto, não compromete a análise da probabilidade do direito. Os documentos juntados são suficientes para evidenciar o vício de origem, tendo em vista as declarações públicas do próprio réu e o parecer da Advocacia-Geral da União acostados aos autos.

Dito isso, a **probabilidade do direito encontra-se clara e exaustivamente demonstrada**. Os elementos fáticos já trazidos aos autos evidenciam que a abertura dos pregões está diretamente apoiada no indevido enquadramento das intervenções como manutenção e/ou melhoramento, com o afastamento do licenciamento ambiental, nos termos do artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, nos seguintes termos:

(i) o enquadramento adotado pelo Dnit desconsidera as condições reais da rodovia e a magnitude das intervenções pretendidas, que se inserem em contexto de reconstrução e pavimentação de trecho historicamente degradado, empreendimento com significativo impacto ambiental segundo a qualificação dada pela autoridade licenciadora, o Ibama, ao exigir Estudo Prévio de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) na fase de licenciamento prévio, consoante o disposto no artigo 225, § 1º, inciso IV, da Constituição Federal;

(ii) o Dnit não tem entre suas atribuições institucionais decidir sobre o rito de licenciamento ambiental cabível para qualquer empreendimento, nem sobre a não sujeição ao licenciamento ambiental, tarefa que compete exclusivamente ao Ibama, a autoridade licenciadora competente, nos termos da Lei Complementar nº 140/2011 e seu regulamento, o Decreto nº 8.437/2015;

(iii) a Administração vinculou a abertura dos certames ao entendimento jurídico firmado pela Advocacia-Geral da União sobre o artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025, o que evidencia a dependência lógica entre o afastamento do licenciamento ambiental e a deflagração das licitações;

(iv) o artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2015 não pode ser aplicado a hipóteses que envolvam a instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente quando tais intervenções exigem ou já exigiram a elaboração de EIA/Rima e, por conseguinte, a submissão ao devido processo de licenciamento ambiental, por força do artigo 225, § 1º, inciso IV, da Constituição, exatamente o que se verifica no caso da reconstrução e asfaltamento do “trecho do meio” da BR-319





(v) o artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025 deve ser interpretado à luz da Constituição Federal, que expressamente impõe a realização de licenciamento ambiental para atividades potencialmente causadoras de significativa degradação, bem como dos princípios do Direito Ambiental, que não podem ser afastados por norma infraconstitucional;

(vi) o histórico do licenciamento ambiental da BR-319, que já tramita há muitos anos no Ibama, revela cenário de elevada sensibilidade ecológica, perspectiva de aumento expressivo do desmatamento com a concretização da obra, bem como a necessidade de medidas estruturais de controle ambiental, circunstâncias incompatíveis com o afastamento do licenciamento ambiental pretendido pelo Dnit;

(vii) a não sujeição ao licenciamento ambiental, diante desse quadro, implica afastar o principal instrumento de avaliação prévia de impactos ambientais, em afronta direta à Constituição e em descompasso com os princípios da prevenção, do desenvolvimento sustentável e da vedação ao retrocesso ambiental.

No plano jurídico, a plausibilidade do direito decorre da afronta aos artigos 170, inciso VI e 225, *caput* e §1º, IV, da Constituição Federal, aos princípios do direito ao meio ambiente equilibrado, da prevenção, do desenvolvimento sustentável e da vedação ao retrocesso ambiental. A probabilidade do direito, portanto, encontra-se devidamente caracterizada.

O **perigo de dano, por sua vez, é atual e concreto**. A manutenção dos pregões permite o avanço da contratação e cria um contexto de consolidação das obras, com efeitos de difícil reversão. À medida que os certames avançam, constituem-se contratos administrativos, mobilizam-se estruturas e recursos públicos e privados e se iniciam etapas que, na prática, terminam por inviabilizar o retorno ao estado anterior. Além disso, a própria dinâmica das contratações públicas faz com que, uma vez adjudicados os objetos e celebrados os ajustes, passe a surgir pressão pelo início das obras, inclusive sob o argumento de proteção ao erário e de cumprimento de cronogramas. Permitir o prosseguimento dos pregões, portanto, é dar início a um processo que avança rapidamente e torna cada vez mais difícil a recomposição da legalidade.

Ademais, estudos reiteradamente apontam que o simples anúncio de pavimentação de uma rodovia, por si, só funciona como vetor de indução de desmatamento, grilagem de terras e ocupação desordenada (**doc. 17**). Conforme se esclareceu, tal perspectiva é fruto de uma dinâmica conhecida e bem documentada, em que a expectativa de implantação da infraestrutura impulsiona a degradação ambiental. Isso já se verifica no caso em tela. Conforme comprovam os documentos acostados aos autos, estudos apontam que já houve aumento do desmatamento às margens da rodovia após a concessão da licença prévia para o empreendimento. Além disso, o próprio Dnit informou o Ibama sobre a abertura de ramais





ilegais para conectar a futura rodovia, evidenciando a pressão que a obra exerce sobre um território ainda marcado pela ausência efetiva do Estado (**doc. 18**).

Assim, o *periculum in mora* não se limita ao início físico das obras, pois já se manifesta a partir da própria sinalização institucional representada pela abertura dos certames.

O direito à proteção ambiental, por sua natureza, exige a adoção de medidas imediatas diante de risco plausível de degradação, sobretudo em situações em que os mecanismos ordinários de controle, como o licenciamento ambiental, foram indevidamente afastados.

Por fim, a concessão da tutela em caráter liminar, *inaudita altera pars*, justifica-se pela urgência da situação: os pregões já foram publicados e encontram-se em curso, todos com sessão pública designada para os próximos dias 29 e 30/04/2026, de modo que a oitiva prévia do Dnit comprometeria a utilidade da medida.

No mais, tendo em vista a indisponibilidade contínua do SEI do Dnit desde a abertura do certame até a presente data, é plausível imaginar que a falta de acesso dos potenciais concorrentes aos documentos relevantes do processo administrativo possa prejudicar a própria competitividade e isonomia do procedimento, havendo, portanto, ainda mais razão para a sua suspensão.

Ressalte-se, por fim, que a providência requerida não produz efeitos irreversíveis. A suspensão dos certames pode ser revista a qualquer tempo, caso sobrevenham elementos que justifiquem solução diversa. Por outro lado, a continuidade dos procedimentos licitatórios e o avanço das etapas subsequentes podem gerar danos ambientais de difícil ou impossível reparação.

Diante desse quadro, impõe-se a concessão da tutela antecipada, *inaudita altera pars*, para determinar a imediata suspensão dos pregões eletrônicos impugnados.

IX. CONCLUSÃO E PEDIDOS

Diante de todo o exposto, requer:

- (i) a concessão de **tutela de urgência**, *inaudita altera pars*, para determinar a imediata suspensão dos Pregões Eletrônicos nº 90129/2026, 90128/2026, 90127/2026 e 90130/2026, ou de quaisquer atos a eles relacionados, até o julgamento final da presente ação;
- (ii) a citação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit para a apresentação de contestação;
- (iii) a intimação do Ibama e da União para que, querendo, integrem a presente demanda, nos termos do artigo 5º, § 2º, da Lei nº 7.347/1985;





(iv) a intimação do Ministério Público Federal para que se manifeste na qualidade de *custos legis*;

(v) a determinação para que o Dnit junte aos autos a íntegra dos processos administrativos que embasaram o enquadramento das intervenções no denominado “trecho do meio” da BR-319 como serviços de manutenção e/ou melhoramento, bem como a abertura dos Pregões Eletrônicos nº 90129/2026, 90128/2026, 90127/2026 e 90130/2026, incluindo pareceres jurídicos, notas técnicas, estudos e demais documentos pertinentes;

(vi) ao final, o julgamento de total procedência da ação, para:

- anular os editais dos pregões eletrônicos nº 90127/2026, 90128/2026, 90129/2026 e 90130/2026, bem como todos os atos administrativos a eles correlatos, tendo em vista que se fundamentam em decisão administrativa que, ao enquadrar as obras de reconstrução e asfaltamento do denominado “trecho do meio” da BR-319 como serviços de manutenção e/ou melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas (artigo 8º, inciso VII, da Lei nº 15.190/2025), afastou indevidamente a exigência de regular licenciamento ambiental;

- determinar que o Dnit se abstenha de promover, por qualquer meio, a execução de obras de reconstrução e asfaltamento no denominado “trecho do meio” da BR-319/AM sem a conclusão do regular procedimento de licenciamento ambiental, em curso no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) sob nº 02001.006860/2005-95, o que abrange as fases de Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO);

Protesta provar o alegado por todos os meios de prova admitidos no direito.

Nos termos do artigo 319, inciso VII, do Código de Processo Civil, o autor declara que não tem interesse na realização de audiência de conciliação ou mediação.

Embora de valor inestimável, para os efeitos legais, dá-se à causa o valor de R\$100.000,00 (cem mil Reais).

São Paulo, 24 de abril de 2026.

Suely M. V. Guimarães de Araújo

OAB/DF 14.711

Marcela Rodrigues Calixto

OAB/SP nº 463.173

Paulo Eduardo Busse Ferreira Filho

OAB/SP nº 164.056

Fabio Takeshi Ishizaki

OAB/SP nº 371.247

