



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA 7ª VARA
AMBIENTAL DO AMAZONAS

Processo nº 1001856-77.2024.4.01.3200

**O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E
DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA** vem, à presença
de V. Excelência, apresentar

CONTESTAÇÃO

pelos fundamentos jurídicos expostos a seguir.

Brasília/DF, 29 de abril de 2026.

LAURO LENZA
Procurador Federal



I – DO SUMÁRIO DOS FATOS

Cuida-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo LABORATÓRIO DO OBSERVATÓRIO DO CLIMA em face do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA e do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, na qual se requer a declaração de nulidade de Licença Prévia (LP) n. 672/2022, emitida no processo administrativo IBAMA n. 02001.006860/2005-95, para o empreendimento BR-319/AM - Trecho Porto Velho-Manaus. que visa à pavimentação e à restauração do trecho rodoviário do km 250,7 ao km 656,4.

Segundo o autor, a referida licença Prévia foi expedida:

- (i) em contrariedade com as orientações dos técnicos do IBAMA e do Grupo de Trabalho formado para acompanhar o empreendimento em análise, que indicaram a necessidade de adoção de uma série de medidas antes da expedição da licença prévia;
- (ii) a despeito da insuficiência de governança ambiental mínima para fazer frente à complexidade das consequências ambientais decorrentes do empreendimento;
- (iii) sem a necessária realização de estudos acerca do impacto climático provocado pela pavimentação da rodovia; e
- (iv) sem a obrigatória consulta aos povos indígenas.

Em sentido contrário, a Licença foi emitida em sintonia com as normas vigentes, em atenção à necessidade de governança



ambiental aplicável à presente pavimentação, não existe prejuízo às comunidades tradicionais envolvidas e há evidente lesão reversa acaso admitida a suspensão do empreendimento.

II – DO PROCESSO ADMINISTRATIVO REGULAR

O processo de licenciamento ambiental referente às obras de pavimentação da BR-319 tramita sob o nº 02001.006860/2005-95 e conta com Licença Prévia válida até 28/07/2027.

Ao contrário do que alega a parte autora, a licença prévia não foi expedida em contrariedade às orientações técnicas da própria autarquia. Houve, em verdade, a exclusão de algumas condicionantes sugeridas nos documentos técnicos por ter-se entendido que não caberia ao proponente do projeto executá-las. Transcreve-se, por pertinente, o entendimento da área técnica da Autarquia:

“[...] para a tomada de decisão sobre a viabilidade do processo em questão, foram elaborados os Pareceres Técnicos referentes à análise de requerimento de licença prévia com solicitação de complementações nº 9031197/2020- NLA-AM/DITEC-AM/SUPES-AM (SEI 19289836) e Parecer Técnico nº 2/2021-NLA-AM/DITEC-AM/SUPES-AM (SEI 19289962). Tais documentos apresentam avaliação detalhada e criteriosa dos documentos presentes no processo de licenciamento ambiental, bem como aqueles que antecederam a apresentação do EIA/RIMA e o requerimento atual da Licença Prévia.

Os documentos elaborados apresentam o entendimento de que são possíveis estabelecer condicionantes e condições prévias ao início das obras da rodovia e que podem fazer frente aos impactos diretos e indiretos advindos do projeto



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

em análise. Em que pese a indicação das condicionantes pela equipe técnica em suas análises, coube à gestão do momento, responsável pelos encaminhamentos, apresentar posicionamento sobre o sugerido nos documentos técnicos, tendo sido decidida pela exclusão de algumas determinações por entenderem que não caberiam ao proponente do projeto executar.

Entendo que, apesar de não integralmente transpostas como condicionantes da LP, fica claro nas análises técnicas a necessidade da adoção de medidas de governança ambiental e territorial, sendo entendidas como requisitos ao andamento do processo para a próxima etapa (id 2127958104).

Apesar de algumas das condicionantes sugeridas não terem sido integralmente transpostas como condicionantes da Licença Prévia, as análises técnicas enfatizaram "*a necessidade da adoção de medidas de governança ambiental e territorial, sendo entendidas como requisitos ao andamento do processo para a próxima etapa.*"

Em subsídios atualizados, prestados em abril de 2026 por meio do ofício 188 (anexo), a unidade técnica reitera que:

"Os documentos elaborados pela equipe técnica concluem ser possível estabelecer condicionantes ambientais e condições prévias ao início das obras, portanto antes da emissão da Licença de Instalação da rodovia, e que podem fazer frente aos impactos diretos e indiretos advindos do projeto.

Em que pese a indicação das condicionantes pela equipe técnica em suas análises, coube à gestão do momento, responsável pelos encaminhamentos, apresentar posicionamento sobre o sugerido



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

nos documentos técnicos, tendo sido decidida pela exclusão de algumas determinações por entenderem que não caberiam ao proponente do projeto executar.

Apesar de não integralmente transpostas como condicionantes da Licença Prévia, fica claro nas análises técnicas a necessidade da adoção de medidas de governança ambiental e territorial, sendo entendidas como requisitos ao andamento do processo para a próxima etapa”.

A respeito da governança, o IBAMA também destaca no ofício 188 (anexo):

“As políticas já estabelecidas e sua execução nos últimos anos, além da retomada da fiscalização efetiva do IBAMA visando coibir ilícitos ambientais, se juntam à construção de Plano de Gestão Ambiental e Territorial para a região em que a rodovia se insere. Tal plano está em discussão em diversas esferas do governo, incluindo o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima e o Ministério dos Transportes, e deverá estabelecer e implementar medidas visando o fortalecimento da atuação estatal na região, definindo ações de governança”.

Portanto, considerando a relevância da questão, a equipe técnica responsável pelas análises indicou condicionantes que garantiriam a viabilidade ambiental do projeto. Dentre as condições indicadas algumas delas foram entendidas pela cadeia de tomada de decisão que extrapolariam as atribuições e competências do proponente do projeto, indicando, assim sua exclusão do escopo da Licença Prévia. Convém registrar que foram inseridas algumas condicionantes específicas na LP n. 672/2022 que possuem interface com o tema, tais como as abaixo citadas:



2.16. Programas Básicos Ambientais do Componente Indígena para as Terras Indígenas Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João são os seguintes:

2.16.1 Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional

2.16.2 Programa de Apoio as Atividades Produtivas

2.16.3 Programa de Controle e Vigilância Territorial

2.17. O Programa de Controle e Vigilância Territorial deverá contar com a previsão de capacitação de agentes ambientais indígenas Apurinã. Para as ações deve-se atentar para as autorizações legais necessárias junto ao Ministério da Justiça/ Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental – CGLIC.

2.18. Programa de Controle e Vigilância Territorial que deve contar com ações de melhoramento de comunicação entre as aldeias

2.19. Programas Básicos Ambientais do Componente indígena das Terras Indígenas Nove de Janeiro e Ipixuna deverão ser os seguintes:

2.19.1 Programa de Vigilância Territorial

[...]

2.20. Atender ao OFÍCIO Nº 473/2022/DPDS/FUNAI (12611225) com as seguintes exigências:

a) Adquirir a área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku, que tradicionalmente já habitam a região do Lago Capanã. De forma complementar, sugere-se realizar articulação junto ao ICMBio para avaliar a possibilidade de transformar a área a ser adquirida em unidade de conservação de uso sustentável, que autorize o usufruto sustentável e exclusivo pelos povos Mura e Munduruku.

b) Para emissão da Licença de Instalação deve ser apresentado o andamento do processo de criação da UC, de modo a garantir aos Mura que de fato irá acontecer a demarcação da UC de modo a se formar o bolsão de proteção as Terras Indígenas Lago Capanã



Grande e Ariramba, bem como garantir a continuidade de uso das áreas tradicionais do povo Mura.

c) O detalhamento dos programas que irão compor o PBA-CI deverá ser realizado junto com as comunidades, de forma participativa, após a emissão da Licença Prévia. d) Apresentar o detalhamento do PBA-CI para a Terra Indígena Lago do Capanã dos seguintes programas:

- Programa de Vigilância e Controle Territorial

[...]

2.24. Apresentar Programa de diagnóstico e planejamento em relação a comunidade de Realidade, visando identificar oportunidades de investimento para região, estimular a diversificação das atividades econômicas e fornecer alternativas para a população local, incluindo a qualificação de cadeias de atividades ligadas a própria dinâmica da rodovia.

2.25. Apresentar proposta de atuação colaborativa para apoio à segurança pública na rodovia, visando fornecer as informações necessárias para a atuação da Polícia Rodoviária Federal, dos municípios afetados diretamente pela rodovia e do estado do Amazonas.

[...]

2.28. Conforme evoluírem as tratativas para fortalecimento da governança territorial na região de influência da BR-319, fica aprovada a instalação de 03 (três) postos de monitoramento/segurança, a serem instalados antes ou concomitantemente à implantação do empreendimento, localizados no entroncamento com a BR 230, entroncamento de Manicoré e Careiro Castanho, de forma a se implementar/ampliar a fiscalização da área.

Ressalto compreender que a região em que a Rodovia BR-319/AM/RO se insere carece de atuação sistematizada do Estado Brasileiro, já sendo percebido o avanço do desmatamento e grilagens de terras, entre outros ilícitos ambientais, que podem ser agravados com a pavimentação da rodovia. Entendo, também, que



indicar que a elaboração, planejamento e execução de políticas públicas visando sanar esses problemas, bem como de ações visando o desenvolvimento sustentável da região são compatíveis com os compromissos do Brasil expressos em programas e projetos tais como o PPCDAm e acordos internacionais e que devem preceder a autorização do início das obras na rodovia.

Por outro lado, em relação à alegada inexistência da realização de estudos acerca do impacto climático provocado pela pavimentação da rodovia, a Diretoria de Licenciamento do IBAMA informou, na manifestação preliminar de id 212795972, que **"as análises técnicas debruçaram-se sobre temas que possuem relação direta com o assunto, tais como desmatamento, alteração do uso do solo e adaptação de projeto para situações e eventos climáticos, tais como sistemas de drenagem e outros quesitos de projeto"**, de sorte que no bojo do EIA/RIMA constam dados que podem auxiliar na definição de medidas de controle e mitigação desses impactos, naquilo que couber ao licenciamento ambiental, além de já ter sido ressaltada a necessidade do estabelecimento de governança ambiental e territorial que façam frente às situações que extrapolem a esfera de atuação do proponente do projeto e da própria Autarquia Ambiental.

Sobre o tema, consta das informações atualizadas prestadas pela unidade técnica:

"[...] apesar de não ter sido requerido estudo específico de impacto climático no EIA/RIMA que subsidiou a emissão da LP, as análises técnicas debruçaram-se sobre temas que possuem relação direta com o assunto, tais como desmatamento, alteração do uso do solo e adaptação de projeto para situações e eventos



climáticos, tais como sistemas de drenagem e outros quesitos de projeto. Dessa forma, compreendo que constam dados que podem auxiliar na definição de medidas de controle e mitigação desses impactos, naquilo que couber ao licenciamento ambiental, de impactos relacionados às alterações e mudanças climáticas, além de já ter sido ressaltada a necessidade do estabelecimento de governança ambiental e territorial que façam frente às situações que extrapolam a esfera de atuação do proponente do projeto e desta DILIC”.

Já em relação à consulta aos povos indígenas, a área técnica atesta que o EIA contemplou conteúdo específico referente ao diagnóstico e avaliação do componente indígena. Deve-se destacar, no entanto, que as providências relacionadas à consulta aos povos indígenas, que é o procedimento no escopo do licenciamento ambiental que possui regulamentação, estão no campo das **atribuições da FUNAI**.

Com efeito, a Autarquia Indigenista **considerou** que o Componente Indígena dos Estudos de Impacto Ambiental (CI-EIA) do licenciamento ambiental da pavimentação e reconstrução da rodovia BR-319 **estava apto** para apresentação aos indígenas das comunidades envolvidas, por intermédio do Ofício n. 1/2022/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI (SEI FUNAI 3748200 - SEI DNIT 10233567), de 03 de janeiro de 2022.

Com a aprovação do ECI pelas comunidades indígenas Parintintin, Mura e Apurinã, a FUNAI emitiu anuência para a Licença Prévia, por intermédio do Ofício 473/2022, de 12/05/2022, nos seguintes termos:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

“Em atenção ao Componente Indígena do Licenciamento Ambiental relativo a pavimentação da BR 319/AM/RO, entre os Km 250 e 655,7, informo que o Estudos do Componente Indígena, com sua respectiva consulta, foram aprovados pelas comunidades indígenas impactadas pelo empreendimento, considerando as condições elencadas”.

Do ofício 188 (anexo), destaca-se ainda:

“[...] conforme entendimento técnico consolidado no âmbito da Diretoria de Licenciamento Ambiental, não compete ao órgão ambiental licenciador implementar a consulta livre, prévia e informada nos moldes previstos na Convenção nº 169 da OIT no âmbito dos processos de licenciamento ambiental. A participação de povos indígenas e comunidades tradicionais é realizada com a interveniência dos órgãos competentes, conforme disposto na Portaria Interministerial nº 60/2015 e normativos correlatos, os quais preveem procedimentos específicos de oitiva e manifestação dessas populações, em termos alinhados às respectivas competências institucionais. Ainda em relação ao licenciamento da rodovia BR-319/AM/RO, esclarece-se que, baseado nessa norma, a FUNAI atua como órgão interveniente tendo se manifestado na etapa de licenciamento prévio do projeto e deverá se manifestar nas etapas que seguirão”.

Assim, o IBAMA emitiu (**de forma regular**) a Licença Prévia (LP) 672/2022, referente ao empreendimento BR-319/AM - Trecho Porto Velho – Manaus, para restauração e melhorias no Trecho do Meio, contemplando o trecho do km 250,7 ao km 656,4.

Atualmente, está em andamento a análise do requerimento de Licença de Instalação para a obras de substituição de 4



(quatro) pontes de madeira por pontes de concreto, sendo elas as pontes sobre os igarapés Fortaleza, igarapé Realidade, igarapé Santo Antônio e rio Igapó-Açu. Tais análises estão sendo realizadas no âmbito do processo de licenciamento do **Trecho do Meio** da Rodovia BR-319/AM/RO, inaugurando a etapa de instalação do processo de licenciamento, que deve ser confirmada na presente demanda, em atenção ao princípio da autocontenção, diante da prova inequívoca de regularidade da atuação administrativa.

III - DA REVERÊNCIA À ANÁLISE JURÍDICA DE NOTÁVEL FUNDAMENTAÇÃO, JÁ REALIZADA PELO TRIBUNAL

Como se observa na leitura do Agravo de Instrumento 1030161-68.2024.4.01.0000, cujos efeitos suspensivos viabilizaram, desde 2024, os fundamentos técnicos da decisão administrativa de deferimento da licença ambiental, **deve ser prestigiado**, na resolução de mérito, **o r. voto prolatado pelo Exmo. Des. Relator** (originário) que apresenta uma infinidade de bases, diretrizes e premissas no sentido da regularidade da motivação autárquica.

Do ponto de vista jurídico, os fundamentos basilares da aptidão dos atos administrativos que culminaram na concessão da licença estão bem delineados no citado voto, que se reporta, no julgamento colegiado, à decisão liminar (monocrática) que deferiu o efeito suspensivo em favor do IBAMA, consignando, em síntese:

. "o EIA/RIMA elaborado em 2009 e inicialmente submetido às demais entidades da Administração foi substituído por novos



documentos em julho de 2020, pautados em um novo termo de referência;

. o IBAMA emitiu ao menos 3 ordens de complementação e de revisão, com expressa menção à necessidade da manifestação da FUNAI, do INCRA e do ICMBio para que pudesse emitir a licença prévia, não parecendo ter havido uma alteração súbita e injustificada da posição do IBAMA

. não se pode dizer que o EIA/RIMA não cumpriu adequadamente a sua finalidade de expor os reais e potenciais danos ambientais que podem ser causados pelo empreendimento, bem como as medidas que podem minimizar ou neutralizar esses impactos, as quais serão exigidas para as próximas etapas licenciadoras do empreendimento;

. a suspensão da licença "impõe um ônus desproporcional à Administração Pública e retarda o andamento de estudos e a implementação de condicionantes ambientais", em prejuízo também das "comunidades locais, que dependem da rodovia para acesso a serviços essenciais e para o desenvolvimento regional".

Como se observa, o voto do Des. Flávio Jardim apresenta o devido amparo técnico que sustenta os pilares decisórios em favor do processo de licenciamento, à luz dos princípios elementares da deferência institucional em prol do órgão competente.

Não se ignora, por oportuno, que, enquanto o voto do Desembargador Flávio Jardim disserta sobre todos os pontos controvertidos na demanda, com remissões às notas técnicas aplicáveis e às referências fáticas (contextualizadas) inerentes ao caso concreto, em uma minuta com dezenas de páginas, houve votos divergentes,



proferidos pelas Exmas. Juíza Federal (redatora do acórdão) e a Des. Vogal, que têm conteúdo sumarizado em três páginas, das quais emerge, *concessa venia*, breve avaliação subjetiva em relação ao vasto acervo probatório produzido durante a instrução.

De tal fundamentação sumária, colacionada a partir da transcrição das notas que reproduzem os debates orais, não se inferem a indispensável fundamentação técnica e a contraposição das especificidades aplicáveis ao julgamento de um processo de licenciamento, efetivamente decidido de acordo com parâmetros especializados definidos no âmbito normativo.

Destaque-se, no sentido da proeminência da análise liminar do Relator Originário, que **os embargos de declaração** opostos pelo IBAMA – para sustentar, **em favor da continuidade do empreendimento**, a inadmissibilidade de motivos genéricos, capazes de justificar qualquer outra decisão, nulos por não atender ao dever constitucional de motivação, previsto no art. 93, IX, da Constituição Federal –, **foram providos**, monocraticamente, assentando

“[...] Na concreta situação dos autos, verifica-se a existência de omissões relevantes nos votos que compuseram a maioria do acórdão embargado, justificando a concessão do efeito suspensivo pretendido aos embargos de declaração, com o restabelecimento da decisão monocrática que concedeu efeito suspensivo ao agravo de instrumento, mantendo, ao final, os efeitos da Licença Prévia 672/202 [...]

A aferição da validade do licenciamento ambiental e a definição das comunidades afetadas devem observar a discricionariedade técnica dos órgãos especializados, como a Fundação Nacional dos



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

Povos Indígenas (Funai) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), sendo vedado ao Judiciário a substituição de tais critérios por juízos subjetivos de valor acerca da abrangência dos impactos socioambientais. Sob esse prisma, a ausência de manifestação de todas as comunidades eventualmente envolvidas não invalida a consulta, ressalvada a obrigação estatal de manter o diálogo contínuo. Assim, realizadas as oitivas das etnias delimitadas tecnicamente como afetadas na fase de Licença Prévia, o ato deve ser preservado, permitindo-se que eventuais ampliações das oitivas ocorram em fases subsequentes, de modo a conciliar a regularidade do licenciamento com a proteção progressiva dos direitos indígenas [...]

Quanto às condicionantes da Licença Prévia e aos Programas Básicos Ambientais do Componente Indígena, o acórdão embargado contém apenas menção incidental, sem análise individualizada das 32 (trinta e duas) condicionantes específicas, dos Planos Básicos Ambientais (PBAs) e das pré-condicionantes já cumpridas, como a implementação do cinturão de Unidades de Conservação e a licitação dos Portais de Fiscalização. A existência dessas medidas de mitigação e compensação constituía argumento central da defesa dos entes públicos, e a ausência de enfrentamento configura, igualmente, omissão relevante” [...]

(AI 1030161-68.2024.4.01.0000, id 452551660).

Ainda que o embate jurídico perpetrado no aludido agravo de instrumento esteja em curso, dada a pendência de julgamento colegiado definitivo, **é certo que**, mesmo não havendo limitações ao livre exercício da jurisdição de Primeiro Grau para prolação de sentença, **ressoa como preponderante**, para além da exaustiva demonstração de regularidade do processo de licenciamento, **a noção** (fundada nos arts. 20, 21 e 22 da LINDB) de que “os investimentos já realizados no



licenciamento ambiental ultrapassam R\$ 257.000.000,00 (duzentos e cinquenta e sete milhões de reais), que o custo anual de manutenção do trecho não pavimentado atinge R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), e que **a suspensão da LP acarreta riscos de desatualização de estudos e projetos, prejuízos à segurança nacional, ao isolamento da população do Amazonas e ao acesso a serviços básicos de saúde e educação**". (AI 1030161-68.2024.4.01.0000, id 452551660, g.n.).

Indesejável, portanto, o acolhimento do pleito inicial.

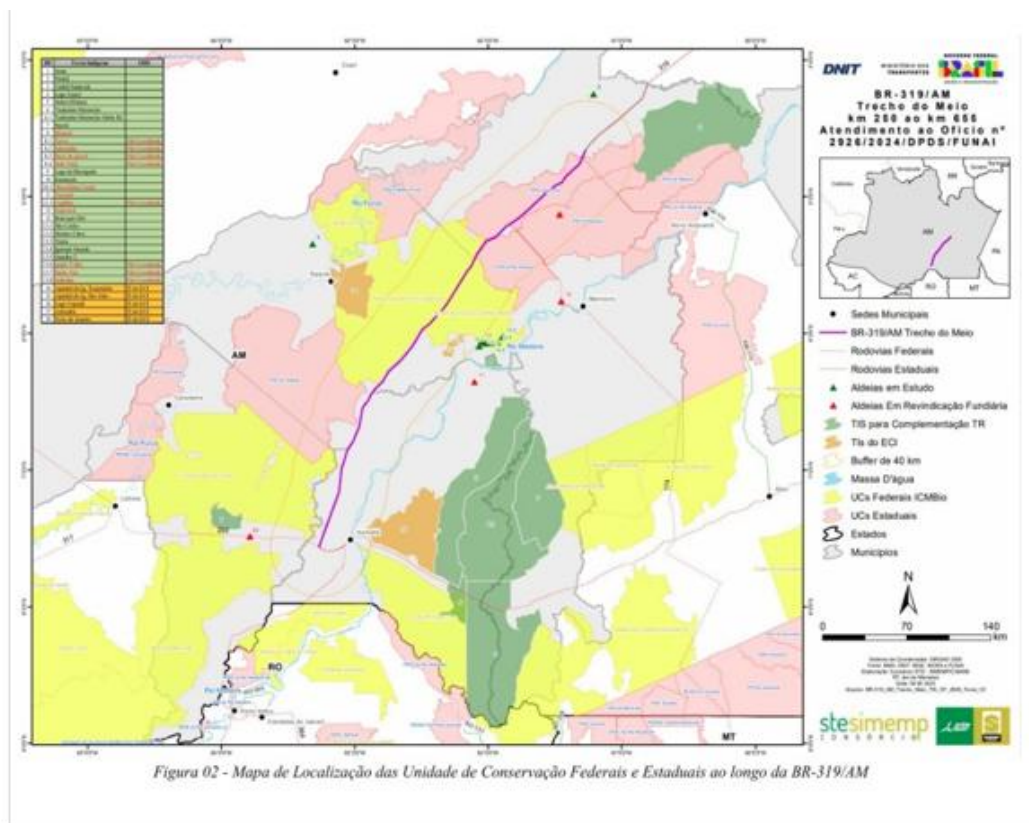
A respeito do efeito territorial da rodovia, cumpre esclarecer (ainda) que **a análise do impacto presumido do empreendimento não leva em consideração a extensão da rodovia, mas sim o seu raio de influência**. Nesse sentido, o Anexo I da Portaria Interministerial nº 60, de 2015, e estabelece que, para as rodovias situadas na Amazônia Legal, os impactos diretos presumidos são aqueles que podem ser sentidos em um raio de 40 quilômetros:

ANEXO I

Tipologia	Distância (KM)	
	Amazônia Legal	Demais Regiões
Empreendimentos lineares(exceto rodovias):		
Ferrovias	10 km	5 km
Dutos	5 km	3 km
Linhas de transmissão	8 km	5 km
Rodovias	40 km	10 km
Empreendimentos pontuais(portos, mineração e termoelétricas):	10 km	8 km
Aproveitamentos hidrelétricos (UHEs e PCHs):	40 km* ou reservatório acrescido de 20 km à jusante	15 km* ou reservatório acrescido de 20 km à jusante

*medidos a partir do eixo(s) do(s) barramento(s) e respectivo corpo central do(s) reservatório(s)

A imagem abaixo ilustra, na cor roxa, o traçado da BR-319 e, circundando-o, uma linha amarela fina que delimita o buffer de 40 quilômetros de impactos diretos presumidos da rodovia:



De fato, as TIs Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João foram incluídas no Estudo do Componente Indígena, apesar de se situarem fora do raio de influência presumida de 40 quilômetros. Tal inclusão evidencia que a avaliação realizada pelos órgãos competentes se pautou por uma abordagem mais abrangente, considerando não apenas o critério geográfico, previsto na norma, mas também outros fatores que, no caso concreto, se revelaram capazes de impactar as comunidades indígenas.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

Quanto às demais terras indígenas, o quadro abaixo detalha as respectivas distâncias em relação ao eixo da rodovia, confirmando que todas elas se localizam a mais de 40 quilômetros:

Nº	Terra Indígena	Distância (km)
1	Juma	65,49
2	Pirahã	88,86
3	Cunhã-Sapucaia	40,88
4	Lago Jauari	51,10
5	Jiahui	111,44
6	Tenharim Marmelos (Glebas A e B)	124,72
7	Sepoti	98,00
8	Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré, Bela Vista)	115,84
9	Lago Barrigudo	46,06
10	Kamayúá e Macedônia Canaã	74,34
11	Tucumã e Cujubim	58,66
12	Itapanará	57,34
13	Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claro, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana, Imbaúba	46,6 - 53,36

Não é demais lembrar que, em 8 de agosto de 2025, foi sancionada, com vetos, a Lei nº 15.190, que estabeleceu o novo marco legal para o licenciamento ambiental no Brasil. De acordo com a nova norma, a área de impacto presumido para estabelecimentos rodoviários na Amazônia passou para 15 quilômetros. Diante do exposto, depreende-se que os entes públicos envolvidos no processo de licenciamento ambiental agiram com cautela e dentro dos parâmetros normativos então existentes. Desse modo, a desconsideração judicial dos critérios de seleção das comunidades indígenas impactadas pelo empreendimento exigiria, no mínimo, a clara indicação dos fundamentos capazes de infirmar a validade dos critérios técnicos adotados pelos órgãos competentes.



Como se sabe, incumbe a cada um dos órgãos intervenientes – notadamente a FUNAI e a Fundação Cultural Palmares [atualmente, o Incra] – garantir a efetiva participação dos povos protegidos no procedimento de licenciamento, mediante o estabelecimento de instrumentos que lhes permitam expor suas ponderações, dúvidas e anseios, a fim de que estes sejam internalizados ao procedimento de licenciamento através de suas instituições de apoio.

No caso da Funai, o processo de oitiva das comunidades indígenas está disciplinado na INSTRUÇÃO NORMATIVA FUNAI Nº 02, de 27 de março de 2015:

Art. 8º Instada pelo órgão ambiental licenciador a se manifestar em relação aos estudos ambientais, a Funai, por meio da CGLIC, analisará, mediante parecer técnico, os estudos do componente indígena a partir da verificação dos seguintes itens:

I - o cumprimento do Termo de Referência Específico;

II - a avaliação da matriz de impactos socioambientais, sob a óptica do componente indígena; e

III - a relação de causa e efeito entre os impactos apontados no estudo e as medidas propostas para a sua mitigação e controle ambiental.

Parágrafo único: A Funai deverá, ainda, considerar documento específico elaborado pelo empreendedor, complementar aos estudos, desde que este seja apresentado ao órgão licenciador competente e, em caso de concordância, encaminhado ou disponibilizado pelo referido órgão à Funai.

Art. 9º O parecer referido no art. 8º será aprovado por despacho do Coordenador-Geral da CGLIC, que poderá recomendar à DPDS, de forma motivada, que os estudos sejam: I considerados aptos à apresentação para as comunidades indígenas;



II - esclarecidos, detalhados ou complementados pelo empreendedor; ou

III - considerados inaptos à apresentação para as comunidades indígenas.

§ 1º Os estudos considerados aptos pela DPDS serão apresentados às comunidades indígenas afetadas, em linguagem acessível ou com tradução para línguas maternas, com apoio do empreendedor, sempre que necessário.

§ 2º A apresentação e a oitiva das comunidades indígenas serão realizadas por equipe técnica da CGLIC, antes da elaboração de seu parecer final sobre os estudos.

Conforme se depreende do § 1º do art. 9º supracitado, a apresentação dos estudos às comunidades indígenas em linguagem acessível ou com tradução para as línguas maternas assegura o caráter livre e informado da consulta. Ademais, o §2º do mesmo artigo evidencia que tal consulta é prévia ao parecer final da Funai. Infere-se, portanto, que o procedimento de consulta conduzido pela Funai satisfaz aos requisitos da Convenção nº 169 da OIT.

É relevante salientar que a participação dos órgãos intervenientes não se esgota na consulta prévia, estendendo-se por todo processo de licenciamento ambiental. É o que se extrai do art. 10º da Portaria Interministerial nº 60, de 2015, o qual estabelece que “os órgãos e entidades federais envolvidos no licenciamento ambiental deverão acompanhar a implementação das medidas e condicionantes incluídas nas licenças relacionadas às suas respectivas áreas de competência, informando ao Ibama eventuais descumprimentos e inconformidades em relação ao estabelecido durante as análises prévias à concessão de cada licença”.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

Por fim, não é demais enfatizar que, para além de ponderações consequencialistas, a flexibilização da autonomia técnica desafia legítimas previsões protetivas estabelecidas nos arts. 2º, c/c art. 225, §1º, inciso IV, da CF, e art. 2º da Lei n. 7.735/1989, o que recomenda pré-questionamento expresso para a eventual interpelação nos Tribunais Superiores.

Como se sabe, o art. 2º da Constituição Federal estabelece a independência e a harmonia entre os Poderes, e o art. 225, §1º, incs. III e VI, da CF prevê o dever do Poder Público de assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado seguindo sua expertise institucional. Nesse sentido, revela-se imperativa a observância da autonomia técnica e, com efeito, o art. 2º, inc. I, da Lei n. 7.735/1989 evidencia prerrogativas do IBAMA que seriam suprimidas pelo acolhimento da pretensão autoral.

IV – DOS REQUERIMENTOS

Isso posto, **requer o IBAMA**, com amparo no art. 355, inc. I, do CPC, **o julgamento de improcedência** dos pedidos iniciais.

Brasília/DF, 29 de abril de 2026.

LAURO LENZA
Procurador Federal