



Tribunal Regional Federal da 1ª Região
Gab. 16 - JUIZ FEDERAL CONVOCADO RAFAEL PAULO SOARES PINTO

PROCESSO: 1029927-28.2020.4.01.0000 PROCESSO REFERÊNCIA: 0005716-70.2005.4.01.3200

CLASSE: AGRAVO DE INSTRUMENTO (202)

POLO ATIVO: Ministério Público Federal (Procuradoria)

POLO PASSIVO: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES

DECISÃO

Trata-se de agravo interno com pedido de reconsideração formulado pelo DNIT em face da decisão ID 99651056, por meio da qual deferi o pedido do MPF e antecipei os efeitos da tutela recursal, para suspender o RDC Eletrônico nº 216/2000 e, conseqüentemente, a realização das obras para a reconstrução do lote C da Rodovia BR-319/AM.

Afirma o DNIT, em resumo, que “o fato de o segmento C ‘não se encontrar uniformemente não pavimentado’ reforça a necessidade de concluir/finalizar sua pavimentação. Portanto, verifica-se que a pavimentação do segmento C ainda não foi concluída e, nesse contexto, o que se busca com a realização do RDC de nº 216/2020 é justamente a conclusão de obra inacabada. Portanto, no intuito de propiciar a finalização das obras não concluídas, foi desenvolvido Anteprojeto visando atualizar as necessidades técnicas em virtude das obras inacabadas, bem como incluir elementos que inicialmente não estavam previstos no projeto, tais como as passagens de fauna (aéreas e subterrâneas), de acordo com as definições do próprio Ibama. Esses elementos permitirão maior segurança para a passagem de animais silvestres. O Anteprojeto foi aprovado em 20 de janeiro de 2020 (doc. anexo). Repise-se que a atualização dos serviços para a conclusão das obras no lote C (que está liberado nos termos do TAC) se deve aos muitos anos de manutenção em leito natural e a necessidade de inserção dos dispositivos necessários (como a drenagem e as passagens de fauna) para dar pleno cumprimento ao TAC.”.

Prossegue asseverando que não se sustentam as alegações do MPF de que há novos elementos que descaracterizariam as intervenções de finalização dos serviços, sobretudo porque, “em se tratando de obras de engenharia paralisadas há muito tempo, sempre há a necessidade de serviços adicionais que permitam que a estrutura a ser completada possa se reencontrar com o seu fim precípua e assim ser capaz de absorver as cargas, tensões e coeficientes de segurança para que ao fim seja um equipamento seguro aos usuários.”; que “o argumento de necessidade

de licenciamento ambiental em função de ajustes de projeto somente teria sentido se tais alterações gerassem impacto incremental negativo, o que não ocorre. A melhoria do sistema de drenagem e a inserção de dispositivos para a fauna otimizam o projeto de forma a causar menos impacto ambiental. Exigir licenciamento ambiental para uma alteração que gera benefícios ao meio ambiente é um contrassenso.”; e que “o IBAMA já se manifestou no sentido de que o anteprojeto que fundamentou a contratação dos serviços para a finalização das obras se mantém aderente ao que já está permitido no TAC.”.

Ao final, ao tempo em que alega ser equivocada a afirmação do MPF de que as obras já teriam se iniciado, porquanto apenas atualizados os projetos contratados, bem como que a suspensão das obras “pode ser interpretada como sério atentado à garantia de condições básicas para a logística de suprimentos de saúde e segurança alimentar para os municípios atravessados, para a cidade de Manaus e certamente para o estado do Amazonas”, pugna pela reforma da decisão que antecipara os efeitos da tutela recursal, com a aplicação, ao membro do MPF, das penalidades dos arts. 77, § 6º, e 81 do CPC/2015.

Autos conclusos, **decido**.

A controvérsia posta nos autos resume-se à discussão acerca do descumprimento ou não, pelo DNIT, de título judicial que proibiu o início/prosseguimento de obras que importem em ampliação da capacidade da BR-319 fora dos trechos A e B, excepcionando-se unicamente, quanto ao segmento C, a finalização de obras já iniciadas à época do TAC e obras de mitigação de danos ambientais.

Concluiu a e. magistrada de primeiro grau, em sede de cumprimento de sentença, que a impugnação do MPF ao RDC Eletrônico 216/2020, sob a justificativa de que haveria reconstrução do Lote C sem prévio EIA-RIMA e licenciamento ambiental, em desconformidade com o respectivo título judicial, revelava a pretensão de reordenar a discussão, a qual já se encerrou com o trânsito em julgado, não cabendo ao juízo exequendo alterar a sentença ou o acórdão.

Em análise de cognição sumária, considere relevante a alegação do MPF no sentido de que o RDC Eletrônico 216/2020 estaria licitando a contratação de projetos básico e executivo de engenharia, o que demonstraria, em tese, que se trata de obra nova, e não de mera continuação de intervenções iniciadas e interrompidas anteriormente.

Em reanálise da matéria, todavia, penso que a situação fática é distinta.

Primeiro, porque devidamente esclarecido pelo DNIT que as obras no segmento C têm por objetivo a finalização da pavimentação já iniciada em 2007, ressaltando que, estando paralisadas há muito tempo, “sempre há a necessidade de serviços adicionais que permitam que a estrutura a ser completada possa se reencontrar com o seu fim precípuo e assim ser capaz de absorver as cargas, tensões e coeficientes de segurança para que ao fim seja um equipamento seguro aos usuários.”.

Segundo, porque a verossimilhança das alegações do DNIT pode ser observada pela leitura do Termo de Referência do RDC 216/2020, de cujo subitem 8.2 extrai-se que, em razão de TAC firmado com o MPF, a autarquia “somente dará prosseguimento às obras da rodovia no Segmento C que tenham por objetivo a finalização das obras de pavimentação/reconstrução e a instalação/substituição de obras-de-arte, bem como a mitigação dos impactos ambientais já desenvolvidos, recuperação das áreas degradadas, e controle e prevenção dos processos erosivos e assoreamento de cursos d’água nos locais com intervenções”.

Do mesmo trecho extrai-se, ainda, o que segue:

Salientam-se os parágrafos Quarto e o Quinto do TAC que determinam que as jazidas e áreas de empréstimo, bota-foras (depósitos de material excedente), depósitos de materiais (areais, seixos, cascalhos, argila, etc) e canteiros-de-obra, dependerão de licenciamento ambiental (licenças de instalação e/ou operação) obtidos junto ao órgão estadual de meio ambiente, e que as áreas com demandas de qualquer supressão de vegetação, especialmente àquelas localizadas em APP’s deverão ser objeto de requerimento junto o IBAMA, com o envio de dados que subsidiem a respectiva Autorização de Supressão de Vegetação – ASV.

Terceiro, porque o IBAMA, consultado sobre a continuidade das obras do segmento C da BR-319, manifestou-se favoravelmente, desde que respeitados os limites do TAC firmado entre DNIT e MPF, bem como os limites do título judicial transitado em julgado. Transcrevo o seguinte trecho do Ofício 225/2020/DILIC, ID 104517080:

(...).

Senhor Diretor e Senhor Coordenador-Geral,

1. Em atenção ao Ofício nº 60465/2020/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, de 28 de maio de 2020, que trata da retomada das obras de recuperação do pavimento no Segmento C (km 177,8 ao km 250), informo que a Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama não tem nada a opor, desde que respeitados o descrito no Termo de Acordo e Compromisso celebrado entre DNIT e Ibama, em 2007, bem como os limites fixados pela sentença exarada no âmbito da Ação Civil Pública de nº 0005716-70.2005.4.01.3200.

2. Ratificam-se, pois, os termos do TAC outrora celebrado entre Ibama e DNIT, dado que a própria sentença judicial afirma que seu conteúdo “não está de forma alguma em oposição ao que conta (sic) do TAC, já que o referido termo e ajuste de conduta expressamente prevê, no parágrafo segundo da cláusula primeira que ‘O DNIT somente dará prosseguimento às obras da Rodovia no segmento C que tenham por objetivo a finalização das obras de pavimentação/reconstrução e instalação/substituição de obras-de-arte, bem como a mitigação dos impactos ambientais já desenvolvidos, recuperação das áreas degradadas e controle e prevenção dos processos erosivos e assoreamento de cursos d’água nos locais com intervenções’”.

3. Nessa linha, reforçam-se os seguintes limites para quaisquer intervenções no trecho C:

™ estao expressamente vedadas obras de ampliação de capacidade, as quais dependem de prévio licenciamento ambiental;

** o DNIT somente dará prosseguimento às obras da rodovia no SEGMENTO C que tenham por objetivo a finalização das obras de pavimentação/reconstrução e a instalação/substituição de obras-de-arte, bem como a mitigação dos impactos ambientais já desenvolvidos, recuperação de áreas degradadas, e controle e prevenção dos processos erosivos e assoreamento de cursos d'água nos locais com intervenções;*

** dado o caráter de conclusão de obras inacabadas, eventuais alterações de projeto devem limitar-se a incorporar as intervenções já regularmente autorizadas e executadas, bem como as medidas de controle ambiental solicitadas por esta Autarquia, vedadas alterações que causem incremento do impacto ambiental negativo.*

4. Importa mencionar que o descumprimento dos limites aqui impostos ensejará a aplicação de sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar eventuais danos causados.

(...).

E quarto, porque o IBAMA, questionado sobre os serviços compreendidos no Edital do RDC 216/2020 estarem ou não limitados a incorporar as intervenções já regularmente autorizadas e executadas – ou se poderiam causar incremento do impacto ambiental –, registrou (NOTA TÉCNICA Nº 7/2020/NLA-PE/DITEC-PE/SUPES-PE):

(...).

3. CONCLUSÃO

3.1. Avaliadas as peças tecidas pelo TCU e DNIT, entende-se que:

3.1.1. O projeto original (2002) e o anteprojeto vigente são divergentes, contudo permanecem inalteradas características como traçado e número de faixas de tráfego;

3.1.2. As diferenças de projeto são, em parte, devidas aos compromissos de mitigação de impactos ambientais firmados pelo DNIT no TAC;

3.1.3. As alterações propostas não implicam em impactos ambientais diferentes dos já identificados;

3.1.4. Os quantitativos de supressão de vegetação são acompanhados pela(s) ASV(s) emitida(s);

3.1.5. O anteprojeto vigente se mantém aderente ao Termo de Acordo e Compromisso.

(...).

Assim, se os documentos acostados aos autos contêm verossimilhança às alegações do DNIT, penso que a hipótese é de reconsideração da decisão de minha lavra que acolheu o pleito do MPF, devendo ser indeferido, por consequência, o pedido de antecipação dos efeitos da tutela recursal.

Registro, por fim, que, por se tratar de agravo interno contra decisão que apreciou o pedido de antecipação dos efeitos da tutela recursal – o que, regra geral, ocorre sem o contraditório inicial –, é possível a reconsideração do *decisum* sem a oitiva da outra parte, de forma excepcional. A excepcionalidade resta justificada, outrossim, em razão da relevância da reconstrução do trecho C da BR-319, em especial para melhoria das condições de logística da região, promovendo dignidade da população diretamente afetada.

Pelo exposto, e em juízo de retratação ínsito ao agravo interno, **reconsidero a decisão ID 99651056 e indefiro o pedido de antecipação dos efeitos da tutela recursal formulado pelo MPF, mantendo incólume a decisão de primeiro grau proferida nos autos do Cumprimento de Sentença nº 1016749-49.2019.4.01.3200, que indeferiu o pedido liminar de suspensão do Edital RDC 216/2020. Declaro prejudicados os embargos de declaração opostos pelo DNIT.**

Publique-se. Intimem-se.

Comunique-se o teor da presente decisão ao Juízo de origem.

BRASÍLIA, 6 de abril de 2021.

Juiz Federal RAFAEL PAULO SOARES PINTO

Relator Convocado

Assinado eletronicamente por: RAFAEL PAULO SOARES PINTO

06/04/2021 19:13:46

<http://pje2g.trf1.jus.br:80/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>

ID do documento:



210406191346215000001

IMPRIMIR

GERAR PDF