



**Tribunal Regional Federal da 1ª Região**  
**Gab. Presidência**

---

PROCESSO: 1035291-44.2021.4.01.0000 PROCESSO REFERÊNCIA: 1022245-88.2021.4.01.3200  
**CLASSE:** SUSPENSÃO DE SEGURANÇA CÍVEL (11556)  
**POLO ATIVO:** DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES  
**POLO PASSIVO:** JUIZO DA 7ª VARA FEDERAL SJAM e outros

**DECISÃO**

Trata-se de pedido de “**SUSPENSÃO DE TUTELA ANTECIPADA**” (ID 158398016, Pág. 1, fl. 3 dos autos digitais) formulado pelo DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no qual se requereu, em síntese, “(...) *a suspensão da eficácia da decisão monocrática emitida em 27/09/2021, às 16:13 no âmbito da Tutela Cautelar Antecedente pela 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas, até seu trânsito em julgado, possibilitando-se, assim, a imediata realização das audiências públicas designadas para os dias 27, 28, 29/09 e 01/10*” (ID 158398016, Pág. 17, fl. 19 dos autos digitais).

Em defesa de sua pretensão, o ora requerente trouxe à discussão, em resumo, as teses jurídicas e a postulação contidas no pedido de suspensão de tutela antecipada de ID 158398016, Págs. 1/17, fls. 3/19 dos autos digitais.

É, em síntese, o relatório.

De início, faz-se necessário consignar que, nos termos do art. 12, § 1º da Lei 7.347/1985 (Lei da Ação Civil Pública), “*A requerimento de pessoa jurídica de direito público interessada, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia pública, poderá o Presidente do Tribunal, ao qual couber o conhecimento do respectivo recurso, suspender a execução da liminar, em decisão fundamentada, da qual caberá agravo, para uma das turmas julgadoras, no prazo de 5 (cinco) dias, a partir da publicação do ato*”.

O art. 4º, *caput*, da Lei 8.437/1992 dispôs, por sua vez,

que “*Compete ao presidente do tribunal ao qual couber o conhecimento do respectivo recurso, suspender, em despacho fundamentado, a execução da liminar nas ações movidas contra o Poder Público ou seus agentes, a requerimento do Ministério Público ou da pessoa jurídica de direito público interessada, em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas*”.

No plano infralegal, o Regimento Interno desta Corte previu, em seu art. 322, *caput*, que, “*Na ação civil pública, o presidente do Tribunal poderá suspender a execução de medida liminar (art. 12, §1º, da Lei 7.347/1985), o mesmo podendo ocorrer nas hipóteses de que tratam o art. 4º da Lei 8.437/1992 e o art. 1º da Lei 9.494/1997. Poderá, ainda, suspender a execução de sentenças nas hipóteses do §1º do art. 4º da Lei 8.437/1992*”.

Portanto, com a licença de entendimento outro, o deferimento da suspensão da execução de medida liminar, de tutela de urgência ou de sentença, em sede de procedimento de competência da Presidência deste Tribunal Regional Federal, constitui-se em via estreita e excepcional, que se encontra preordenada à finalidade de evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas.

Descabe nessa via, por conseguinte, apreciar o mérito propriamente da questão discutida no processo originário, eis que a matéria de fundo será oportunamente examinada na via recursal própria. Nesse sentido, o mérito da medida de suspensão de eventual tutela de urgência, ou da segurança, não se confunde com a matéria de mérito discutida no processo de origem, porquanto, no presente feito, está a se discutir e a se analisar o potencial risco de abalo à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas em consequência do ato questionado (art. 12º, §1º da Lei 7.347/1985, art. 4º, *caput*, da Lei 8.437/1992, art. 15 da Lei 12.016/2009 e art. 322 do RITRF-1ª Região).

A propósito, destaca-se a jurisprudência do egrégio Supremo Tribunal Federal, no sentido de que “*a natureza excepcional da contracautela permite tão somente juízo mínimo de delibação sobre a matéria de fundo e análise do risco de grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas*” (SS 5.049-AgR-ED, Rel. Min. Presidente Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno DJe de 16/5/2016).

No caso, faz-se necessário mencionar que a decisão impugnada, datada de 27/09/2021, na parte que, *concessa venia*, reputo como essencial para o exame do pedido em discussão, tem o seguinte teor:

“(…)

## **II. Do licenciamento ambiental e seu controle**

O Termo de Acordo e Compromisso, celebrado entre o IBAMA e o DNIT (id. 722159975 - Pág. 2), fez constar que o termo “tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos de forma a promover a adequação do licenciamento ambiental da Rodovia Federal BR-319, no trecho entre as cidades de Manaus/AM (Km 0,0) e Porto Velho/RO (Km 877,4) [...]”. Não obstante a intenção proclamada, a leitura da íntegra do documento demonstra que o TAC não descreve o que deveria estar contido no licenciamento e tampouco as etapas que comporiam o procedimento respectivo.

À exceção da segmentação da rodovia e genérica assunção de obrigação de sujeição a licenciamento ambiental ordinário para alguns dos trechos, as cláusulas do TAC não trataram de obrigações futuras relativas ao conteúdo do licenciamento, etapas do procedimento, abrangência do EIA-RIMA, prazos, critérios técnicos, dentre outros elementos que dão forma e qualificam o licenciamento ambiental (na forma da Resolução CONAMA n°01/1986).

Portanto, verifica-se que o mencionado Termo de Acordo e Compromisso, para fins de licenciamento ambiental, tão somente **fragmentou a rodovia BR-319 em quatro partes** (segmento A, segmento B, segmento C e trecho do meio) e **indicou em quais delas a continuidade das obras estaria condicionada ao licenciamento ambiental**, consoante se verifica nos parágrafos primeiro, segundo e terceiro do termo:

**PARÁGRAFO PRIMEIRO** – A continuidade das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre o Km 250 e o Km's 656,7 (Entroncamento BR-230(A)), fica condicionada ao licenciamento ambiental ordinário da rodovia pelo IBAMA, somente dando-se continuidade a essas obras deste trecho, após a atestação da viabilidade ambiental do empreendimento e posterior emissão da devida Licença de Instalação.

**PARÁGRAFO SEGUNDO** – 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 das áreas degradadas e controle e prevenção dos processos erosivos e

degradação, o controle e prevenção dos processos erosivos e assoreamento de cursos d'água nos locais com intervenções.

*PARÁGRAFO TERCEIRO – O DNIT dará prosseguimento às obras nos SEGMENTOS A e B, tendo como objetivo a execução de obras de manutenção, conservação e restauração, bem como recuperação dos passivos ambientais da rodovia, excetuando desta autorização a exploração de jazidas, “bota-fora”, construção de canteiros, acesso e remoção da vegetação e outras atividades que demandem licenças ou autorizações específicas.*

*Em resumo, através do acordo o DNIT reconheceu, ainda que parcialmente, a necessidade de licenciamento ambiental e estudo prévio de impacto ambiental, com vistas a levar adiante as obras da BR-319. Contudo, o TAC não estabeleceu obrigações quanto ao preciso das etapas, conteúdo e procedimentos do procedimento de licenciamento e tampouco a abrangência do estudo de impacto ambiental.*

***2. As etapas, conteúdos e procedimentos do licenciamento ambiental, nele incluído EIA-RIMA, também não foram objeto de discussão na ação civil pública nº0005716-70.2005.401.3200 (na qual se pretendia anular licitação das obras e ver reconhecido o dever de sujeição a licenciamento ambiental ordinário). Estes elementos tampouco foram enfrentados por sentenças e recursos que se seguiram.***

*Aliás, para intrincar ainda mais a controvérsia, os documentos que instruem a inicial deixam claro que **o TAC ficou longe de por fim à discussão**, razão pela qual se seguiu sentença de mérito naqueles autos, que julgou “PROCEDENTE EM PARTE a pretensão ministerial, unicamente ao fito de determinar ao DNIT que somente inicie/dê prosseguimento às obras de recuperação da BR-319, nos trechos indicados como sendo de ampliação da capacidade da rodovia no TAC celebrado com o IBAMA, após a obtenção da licença ambiental perante o IBAMA, na forma indicada no TAC” (vide relatório do voto constante do id. Num. 722159977 - Pág. 2).*

*Como dito no item “I” acima, estas questões (interpretação conjunta da sentença e do TAC) deverão ser discutidas nos autos de cumprimento de sentença nº1016749-49.2019.4.01.3200.*

*À exceção da segmentação da rodovia e para fins de análise da tutela de urgência destes autos importa reconhecer que os*

*elementos e conteúdo do processo administrativo de licenciamento ambiental da rodoviária BR-319 (aqui incluído o estudo de impacto ambiental) não foram abordados pelo Termo de Acordo e Compromisso, não foram objeto de discussão na ação civil pública nº0005716-70.2005.4.01.3200 (cumprimento de sentença nº1016749-49.2019.4.01.3200) e tampouco se apresenta como matéria enfrentada na citada sentença.*

*As premissas acima além de reforçarem a inocorrência de alguma identidade entre ações civis públicas (seja para fins de conexão por prejudicialidade, seja para outros fins relativos à fixação da competência), deixam claro que **o conteúdo dos atos que compõe o licenciamento ambiental (como o EIA-RIMA e requisitos de realização de audiências públicas) não estão imunes a controle popular ou jurisdicional**, caso detectadas inconstitucionalidades, ilegalidades ou vícios que comprometam a higidez normativa e técnica do procedimento de licenciamento ambiental, enquanto instrumento de controle estatal de atividades efetiva ou potencialmente gravosas ao meio ambiente.*

*Ao se apegar ao acordo travado em 2007 entre IBAMA e DNIT, sem participação do autor da ação civil pública nº0005716-70.2005.401.3200, as autarquias rés pretendem, na verdade, impedir a discussão de toda e qualquer matéria afeta a licenciamento ambiental da BR-319 (aqui incluído EIA-RIMA, audiências públicas, pareceres técnicos e outros assuntos), que não estão retratados no TAC, que não constituíram causa de pedir ou pedido daquela ação, que não foram ou não poderiam (sob pena de julgamento extra petita ou ultra petita) ser enfrentados por sentença e recursos sucessivos, uma vez que sequer compunham os limites objetivos da primeira ação proposta. Pensar o contrário, para além de uma perpetuatio jurisdictionis retrospectiva aos fatos versados na primeira ação coletiva, implicaria perpetuação ampla, irrestrita e prospectiva sobre qualquer discussão envolvendo a BR-319, ainda que para discussão de fatos novos, supervenientes e inexistentes nos idos de 2005, 2007 e até mesmo 2019 (quando do trânsito em julgado da sentença).*

**3. Por outro lado, também os limites para identificação de atividades, empreendimentos e obras submetidas a licenciamento ambiental não se confundem com os limites técnicos de abrangências do EIA-RIMA.** Assim, ainda que as obras da BR-319 tenham sido fracionadas e segmentadas para fins

de diferenciar trechos que seriam submetidos a licenciamento ordinário com estudo de impacto ambiental – num primeiro momento, aqueles qualificados como sendo de “**ampliação da capacidade**” da rodovia – dos trechos que não demandariam este complexo procedimento – classificados como de “**manutenção, conservação e restauração**” –, esta segmentação **não necessariamente induz à conclusão de que o EIA-RIMA possa excluir de sua abrangência áreas de impacto e influência que, a despeito de não estarem sendo licenciadas, compõe o todo de quantificação e qualificação das externalidades negativas** que venham a decorrer do incremento de trafegabilidade de rodovia BR-319, cortando vasta área da Floresta Amazônica.

**4. É preciso reconhecer que cada ato praticado no licenciamento ambiental da BR-319 repercute nos atos seguintes e, por consequência, na higidez e validade do licenciamento ambiental como um todo.** Neste particular, a delimitação da abrangência do estudo de impacto ambiental (EIA) repercute no resultado apresentado sob a forma de relatório (RIMA); que por sua vez qualifica o conhecimento a ser dado acerca do empreendimento e de seus impactos; de forma a levar ao público informação que qualifica a participação em audiências públicas. Em síntese, o cumprimento dos requisitos normativos e técnicos de cada etapa condicionam o conhecimento e controle do empreendimento capaz, tanto pelo Poder Público quanto para a sociedade.

Em outras palavras o subdimensionamento do EIA-RIMA compromete tanto o controle governamental, como também o controle público das obras da BR-319.

Não sem razão, **o licenciamento ambiental prévio é um dos mais importantes instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente** (art. 9º, IV, da Lei nº6.938/81), entendido como procedimento administrativo necessário à autorização de “atividades ou empreendimentos utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental” (Lei Complementar 140/2011, art. 2º, II).

Trata-se de política pública que permite dimensionar obras e atividades; conhecer detalhadamente seus impactos e influências (diretas e indiretas); planejar o controle a cargo do Poder Público

(diretas e indiretas), planejar o controle a cargo do Poder Público, inclusive mediante imposição de condicionantes mitigadoras e compensadoras de impactos negativos; torna público o empreendimento e suas consequências (acesso a informação); viabiliza a participação e controle público na tomada de decisão, principalmente participação daqueles que são imediatamente afetados pela atividade ou obra licenciada.

O processo administrativo de licenciamento ambiental prévio permite aferir a viabilidade ambiental do empreendimento, a adequação locacional, de instalação e funcionamento, ampliação e operação (Resolução CONAMA n°237/1997), com vistas a assegurar a **imposição de medidas para evitar, mitigar ou compensar degradação ambiental**.

Assim, o licenciamento está longe de caracterizar mera formalidade ou burocracia enfadonha. Muito pelo contrário, este instrumento de política ambiental, quando levado a sério, é o principal mecanismo legal capaz de conciliar interesses fundamentais consagrados na Constituição Federal, que possam estar em aparente choque (como o direito de ir e vir e o direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente sadio e equilibrado).

### **III. Estudos de impacto ambiental e requisitos para audiências públicas**

**O MPF se insurge contra o prosseguimento do licenciamento ambiental, em sua etapa de realização de audiências públicas, arguindo vícios e empecilhos que comprometem a validade do ato, voltado à participação e debate público acerca da obra da BR-319 e seus impactos.**

Em síntese, o MPF alegou que: a) o DNIT não licenciou e não elaborou estudo de impacto do trecho “C”, quando assim estaria obrigado a proceder (matéria para os autos n°1016749-49.2019.4.01.3200); b) que os estudos de impacto ambiental elaborados para o trecho do meio são insuficientes e que recente revisão do EIA-RIMA não foi apresentado em tempo suficiente para as análises técnicas a cargo do IBAMA (prazo que seria necessário para saber se deficiências anteriormente detectadas estão ou não sanadas); c) que os vícios elencados nos itens “a” e “b” comprometem o acesso a informação de qualidade, sem o qual a

*participação em audiências públicas estaria comprometido; d) que a realização de audiências públicas híbridas (sistema que congrega meios presenciais e virtuais) não atendem adequadamente aos requisitos de participação efetiva às pessoas e comunidades afetadas direta ou indiretamente pelas obras da BR319, destacando o contexto de pandemia covid-19 que exacerbada a vulnerabilidade socioambiental de povos tradicionais.*

*Assim, dois são os principais eixos principais de debates: questões afetas ao EIA-RIMA e audiências públicas; afinal os estudos de impacto ambiental (sua abrangência e suficiência) condicionam o acesso à informação de qualidade e, por consequência, a efetiva participação pública em audiências que se destinam a debater a viabilidade ambiental da BR-319.*

**1. Estudos de impacto ambiental, ainda que façam parte do processo de licenciamento ambiental, com ele não se confundem.** Segundo art. 1º da Resolução CONAMA nº237/1997, os estudos ambientais são “*todos e quaisquer estudos relativos aos aspectos ambientais relacionados à localização, instalação, operação e ampliação de uma atividade ou empreendimento, apresentado como subsídio para a análise da licença requerida, tais como: relatório ambiental, plano e projeto de controle ambiental, relatório ambiental preliminar, diagnóstico ambiental, plano de manejo, plano de recuperação de área degradada e análise preliminar de risco*”.

*Ainda que a distinção entre licenciamento e EIA-RIMA pareça óbvia, não são raras as situações nas quais indevidas restrições de abrangência do estudo de impacto ambiental são objeto de recorrentes questionamentos perante o Poder Judiciário.*

**Neste particular, o MPF sustentou que o estudo de impacto ambiental foi apresentado de forma incompleta, por não contemplar os impactos relacionados à pavimentação do segmento C. Corroborando esta afirmação, a inicial informa que o IBAMA teria solicitado esclarecimentos e complementações ao EIA-RIMA, por terem sido identificadas questões que comprometem a tomada de decisão relativa à viabilidade ambiental do empreendimento.**

**A deficiência dos estudos estaria, dentre outros pontos, na insuficiência de medidas mitigadoras ou compensatórias em relação aos impactos indiretos de**

**desmatamento e impactos socioeconômicos, tais como alteração no quadro demográfico, aumento do afluxo populacional, alteração do uso e ocupação do solo e grilagem.** Por tais razões, a equipe técnica do licenciamento teria se manifestado pela necessidade de “**ampla revisão do EIA/RIMA apresentado**”.

*Caso confirmadas estas insuficiências, o subdimensionamento do EIA-RIMA, ao ignorar riscos concretos de incremento dos desmatamentos ilegais e degradação florestal, resultará em insuficiência estrutura estatal para contenção dos ilícitos ambientais que vem sendo reiteradamente noticiados.*

*No caso dos autos, o EIA-RIMA integra os mecanismos de controle à disposição do poder público, meio pelo qual as obras da BR-319 devem ser cautelosamente dimensionadas, descritas e avaliadas, de forma a evitar que o aumento da trafegabilidade da rodovia possam comprometer a incolumidade do ecossistema amazônico e a perenidade da Floresta, em suas funcionalidades e capacidades características (interpretação conjunta do art. 225, inciso IV e §4º da CF/88).*

*Os riscos se tornam ainda mais graves em razão das sinergias que o avanço do desmatamento ilegal provoca. Assim, para além da perda de biodiversidade, pressão antrópica em espaços ambientalmente protegidos, comprometimento do ciclo hidrológico (inclusive de regiões que hoje são afetadas pela crise hídrica) e esvaziamento de compromissos nacionais assumidos para mitigar a crise climática, o subdimensionamento dos impactos ambientais do aumento de capacidade da rodovia inviabiliza que o Estado possa desempenhar seu dever de preservação do ecossistema amazônico.*

*Neste sentido, seria o despacho do Coordenador-Geral de Licenciamento do IBAMA, constante do despacho 9129791/2021-CGLIN/DILIC (id. 722159981 - Pág. 58), de 15 de janeiro do corrente ano, que recomendou que **“as audiências só sejam agendadas após o estudo ser complementado adequadamente, salvo o risco de se discutir e apresentar à sociedade produto defasado”**. Esta recomendação foi acatada pelo então diretor de licenciamento, no documento id. 722159981 - Pág. 61.*

*O órgão ministerial afirmou que, em 30/06/2021, o DNIT teria*

*apresentado complementações e, uma semana depois, em 06/07/2021, foram iniciadas as tratativas para estabelecer o cronograma para a realização das audiências públicas, sem que houvesse tempo hábil para o IBAMA analisar se o estudo foi complementado adequadamente. Por isso, entende que a recomendação do Coordenador-Geral de Licenciamento não foi atendida.*

*Corroborar esta assertiva o documento juntado pelas rés (id. 743215980 - Pág. 57 e 58), consistente no ofício nº 85584/2021/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, para encaminhamento da revisão do EIA-RIMA, dando notícias de material composto de 22 capítulos/anexos.*

*O prazo para adequada compreensão do EIA-RIMA deve ser observado não apenas em reação à análise técnica assumida pelo IBAMA, mas para conhecimento e discussão pública acerca do seu conteúdo.*

*Por fim, deficiências em estudos e relatórios empobrecem as informações levadas a público, o que por seu turno se apresentar como óbices à efetiva participação – afinal, sem conhecimento qualificado, não se pode falar em participação com meios eficazes de influir no resultado decisório. Ademais, dada importância da preservação do bioma amazônico e as preocupantes notícias relacionadas ao agravamento do desmatamento, queimadas e degradação florestal, impõe-se maior rigor na observância de imperativos de elaboração estudos completos de impacto ambiental, que permitam conhecer os reais riscos oferecidos pela BR-319, até mesmo para que o Estado possa assumir os deveres que obrigações que lhe foi imposto pela Constituição Federal (art. 225 da CF/88).*

*Não obstante a insuficiência nos estudos de impacto ambiental ou eventuais vícios no EIA-RIMA não estejam cabalmente demonstrados, militam em favor do meio ambiente os princípios da prevenção e precaução, com desdobramento em indubio pro natura, impondo-se a adoção da medida postulada pelo MPF (suspensão das audiências públicas), a fim de evitar que um licenciamento ambiental deficiente prossiga e cause danos irreversíveis à Floresta Amazônica.*

*É oportuno destacar que, à luz dos princípios da precaução e prevenção, a entrega da prestação jurisdicional não pode ser*

*considerada perfectibilizada, considerando as dúvidas remanescentes acerca dos fatos que permeiam a legalidade do processo de licenciamento ambiental. Subsistência do interesse processual no deslinde do feito (AgInt no REsp 1705324 (tel:1705324)/RJ, Rel. Ministra Regina Helena Costa, primeira turma, julgado em 22/06/2020, DJe 25/06/2020).*

*Por esses motivos, estão presentes elementos suficientes para evidenciar a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo para concessão da tutela de urgência requerida pelo MPF (art. 300 do CPC).*

*2. O MPF também impugnou a realização de audiências públicas, seja pelos vícios relativos à etapa antecedente (elaboração de estudos de impactos ambientais e apresentação de respectivo relatório completo, com prazo adequado a análises e comentários); bem como por entender que o contexto de pandemia se apresenta como entrave concreto à efetiva participação popular.*

*Em síntese, o MPF alega que a realização de audiências públicas estaria prejudicada tanto pela ausência de informação completa, qualificada e em tempo hábil acerca do inteiro teor do EIA-RIMA, quanto pela impossibilidade de efetiva participação, dadas as circunstâncias da pandemia covid-19.*

*Para tanto, destacou que, além dos casos de covid-19 registrados, teriam sido notificados quatro novos casos da variante delta à Fundação de Vigilância em Saúde do Amazonas. Assim, o órgão ministerial alegou que se por um lado o momento seria inoportuno para a realização de um evento presencial no Centro de Convenções Vasco Vasques 27 – por ensejar o surgimento de uma terceira onda da pandemia em Manaus – por outro lado a transmissão das audiências de maneira virtual (pelo canal do DNIT no Youtube), como uma alternativa para aqueles que não possam comparecer, seria uma medida insuficiente para viabilizar a ampla participação dos interessados.*

*Dos instrumentos de participação popular, a audiência pública concretiza o princípio da participação comunitária no licenciamento ambiental, possibilitando esclarecimentos e elucidações sobre suas características e impactos (negativos e positivos) do empreendimento, por meio da apresentação do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA.*

*Também possibilita aos interessados expor suas críticas e*

sugestões, que deverão ser registradas em ata e efetivamente consideradas para a aprovação ou rejeição do projeto, razão pela qual ela concretiza importante mecanismo democrático de participação popular na formação da decisão ambiental.

A experiência de realização de audiências judiciais com partes residentes no interior do Amazonas tem demonstrado que, de fato, a desigualdade digital e a precariedade de sinais em muitos dos Municípios do Amazonas inviabilizam até mesmo a realização de audiências de custódia, perante esta unidade jurisdicional.

Somada à dificuldade de acesso à internet e/ou precariedade do sinal, não podem ser ignorados os riscos inerentes a aglomerações presenciais, razão pela qual até mesmo a retomada gradual de trabalhos presenciais pela Justiça Federal contempla etapas, percentuais, critérios sanitários rigorosos e turnos que possam evitar concentrações de servidores e juízes em mesmo ambiente e horário, enquanto perdurar o estado de pandemia[1] ([https://pje1g.trf1.jus.br/pje/seam/resource/rest/pje-legacy/documento/download/749296493#\\_ftn1](https://pje1g.trf1.jus.br/pje/seam/resource/rest/pje-legacy/documento/download/749296493#_ftn1)).

Um terceiro fator digno de preocupação está no fato de que as audiências públicas serão transmitidas pelo seu canal de Youtube. Este mecanismo não permitiria, num primeiro momento, interação qualitativa e em tempo real por aqueles que desejarem influir no processo de tomada de decisão do licenciamento ambiental da BR-319. Ignorar esta dificuldade seria aceitar que as audiências públicas se resumem a mera formalidade de comunicação de decisões administrativas já tomadas, pressupondo conduta passiva dos participantes, mesmo em empreendimentos que possam afetar sobremaneira suas vidas. Esta concepção de audiência pública não se compraz com o conceito de democracia participativa.

Assiste razão ao MPF quando afirma que a disponibilidade de pontos de transmissão, ainda que iniciativa louvável, também não atende às necessidades de efetiva participação das comunidades potencialmente impactadas pelo empreendimento, que teriam que se deslocar e se reunirem em local com acesso à internet, o que os expõe aos riscos próprios de aglomerações em tempos de pandemia.

Portanto, em razão da inexistência de amplo acesso à internet nas comunidades interessadas no licenciamento, bem como a falta de mecanismo digital apto a proporcionar participação substancial dos

interessados (participação capaz de influenciar no licenciamento ambiental), nos locais onde existe efetivo acesso à internet, são elementos suficientes para evidenciar a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo para concessão da tutela de urgência requerida pelo MPF (art. 300 do CPC).

3. Em paralelo a estas questões, o MPF destacou e fez juntar aos autos carta da **Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira - COIAB**, solicitando o adiamento das audiências presenciais “até que o cenário esteja propício e seguro para a realização das mesmas” (Carta nº440/SE/COIAB/2021, no id. Num. 722100555). Preocupados com a saúde e o bem-estar coletivo de suas comunidades, os coordenadores executivos da COIAB teriam argumentado que os eventos podem afetar consideravelmente as populações indígenas, mais vulneráveis aos sintomas do coronavírus. Ressaltam ainda que a vacinação ainda não atingiu 100% entre eles.

A inicial ainda pontuou que **estudos científicos confirmariam que os indígenas são de fato mais vulneráveis à covid-19**, inclusive por fatores genéticos, o que se torna mais perigoso em regiões de conflitos com grileiros, madeireiros, garimpeiros e toda sorte de infratores ambientais. Ademais, argumentou que a **área de influência da rodovia BR-319 se apresenta como território especialmente sensível, por abrigar 18.000 pessoas em 63 terras indígenas oficialmente reconhecidas**. Além disso, cientistas estão alertando que a reconstrução da estrada tem estimulado a migração de madeireiros e outros atores do “**arco do desmatamento**”, os quais abriram vias de acesso ilegal em terras indígenas.

Negar efetiva participação a todas as comunidades envolvidas, indígenas ou não, resulta em perpetuar desigualdades históricas, negando voz ativa aqueles que terão suas vidas diretamente afetadas pela BR-319 e que, portanto, querem e devem contribuir para os debates que revolvem os impactos ambientais do aumento de trafegabilidade da rodovia.

Com razão o MPF ao afirmar que a realização das audiências públicas de forma virtual ou remota prejudicaria o adequado repasse de informações, a participação representativa e ativa, cerceando a participação das comunidades tradicionais e dos

*povos indígenas; consoante entendimento registrado na carta do Observatório da BR-319 encaminhada à Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e Desapropriação PPI do Ministério da Economia, Rose Hofmann, em 18 de novembro de 2020.*

*Ainda fez referência ao Relatório “Rodovias e impactos socioambientais: o caso da BR-319”, publicado pelo Centro de Direitos Humanos e Empresas da Fundação Getúlio Vargas (FGV CeDHE), segundo o qual “o caso da BR-319 tem impacto sobre diversas comunidades tradicionais e populações indígenas na região central da Amazônia brasileira. Não existem condições materiais para que esses povos tenham efetiva participação em audiências realizadas via plataformas virtuais. Além da maioria das comunidades não dispor de equipamentos eletrônicos, acesso à internet e, em muitos casos, energia elétrica; nos casos em que essas condições existem a conexão é muito precária e instável, obstaculizando a efetiva participação”.*

*Se o acesso à internet é bastante limitado nos municípios do interior do Amazonas, nas comunidades indígenas do estado ele é ainda mais precário. Além disso, a falta de mecanismo digital capaz de proporcionar uma substancial participação dos interessados (participação capaz de influenciar no licenciamento ambiental), igualmente obsta a participação comunitária no licenciamento ambiental da BR319.*

*Conforme mencionado pelo MPF, em caso semelhante, nos autos nº1040777-44.2020.4.01.0000, o presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região indeferiu o pedido do IBAMA e manteve decisão que impediu a realização da audiência pública virtual proferida, referente ao licenciamento ambiental da Usina Hidrelétrica Tabajara, nos autos nº1015154-94.2020.4.01.4100.*

*Também é oportuno destacar que os indígenas são, notoriamente, grupo mais vulnerável ao covid-19 e, por esse motivo, a participação presencial em audiência pode concretamente disseminar o vírus nas comunidades, causando danos irreparáveis.*

*Logo, em razão do perigo concreto de participação presencial dos indígenas em audiência pública e da inexistência de amplo acesso à internet nas comunidades indígenas potencialmente atingidas pela BR319, bem como a falta de mecanismo digital apto a proporcionar participação substancial dos interessados (participação capaz de influenciar no licenciamento ambiental),*

*estão presentes elementos suficientes para evidenciar a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo para concessão da tutela de urgência requerida pelo MPF (art. 300 do CPC).*

#### ***IV. Responsabilidade pessoal do agente público***

*A multa coercitiva (astreintes) é medida eficaz para cumprimento das decisões judiciais. Em nosso ordenamento jurídico, inexistente qualquer vedação quanto à estipulação de multa para que a Fazenda Pública observe os mandamentos judiciais, cumprindo-os nos exatos termos em que foram prolatados.*

*Todavia, na hipótese de descumprimento, o agente público que agiu em desconformidade não será responsabilizado (pelo menos não imediatamente), motivo pelo qual essa sanção não representa meio coercitivo para que ele observe a determinação judicial. Na verdade, caso a multa por descumprimento venha a ser executada, os maiores prejudicados seriam o ente público e a sociedade.*

*Assim, incontestavelmente, a imposição de astreintes contra o agente público é instrumento eficaz, porquanto a possibilidade de ter seu patrimônio pessoal atingido compele-o a cumprir a ordem judicial; razoável e justo, visto que pune apenas o responsável pelo descumprimento, eximindo o erário de suportar despesas não programadas, para as quais a entidade político administrativa não deu causa e tampouco concorreu.*

*Ademais, a desobediência injustificada de uma ordem judicial é um ato pessoal do agente público, distante de suas obrigações institucionais e legais, razão pela qual, quando atua dessa maneira, não está agindo em nome do Poder Público, mas em nome próprio, razão pela qual deve suportar as consequências de seus atos.*

*Outrossim, as partes, seus procuradores e todos aqueles que de qualquer forma participem do processo devem cumprir com exatidão as decisões jurisdicionais, de natureza provisória ou final, e não criar embaraços à sua efetivação são deveres (art. 77, IV, do CPC). Logo, o Código de Processo Civil estabelece que todos os envolvidos no processo devem cumprir as decisões judiciais, de maneira que fundamenta a sanção pessoal daquele que age de maneira diversa. Nesse sentido, colaciono julgados do STJ, do TRF4 e do TRF1:*

TRF1 e do TRF4:

PROCESSUAL CIVIL. MANDADO DE SEGURANÇA. IMPOSIÇÃO DE MULTA DIÁRIA À PRÓPRIA AUTORIDADE COATORA. POSSIBILIDADE. APLICAÇÃO SUBSIDIÁRIA DO ART. 461, §§ 4º e 5º DO CPC. RECURSO ESPECIAL DO ESTADO DESPROVIDO. 1. É pacífica, no STJ, a possibilidade de aplicação, em mandado de segurança, da multa diária ou por tempo de atraso prevista no art. 461, §§ 4º e 5º do CPC. Precedentes. 2. **Inexiste óbice, por outro lado, a que as astreintes possam também recair sobre a autoridade coatora recalcitrante que, sem justo motivo, cause embaraço ou deixe de dar cumprimento a decisão judicial proferida no curso da ação mandamental.** 3. Parte sui generis na ação de segurança, a autoridade impetrada, que se revele refratária ao cumprimento dos comandos judiciais nela exarados, sujeita-se, não apenas às reprimendas da Lei nº 12.016/09 (art. 26), mas também aos mecanismos punitivos e coercitivos elencados no Código de Processo Civil (hipóteses dos arts. 14 e 461, §§ 4º e 5º). 4. Como refere a doutrina, "a desobediência injustificada de uma ordem judicial é um ato pessoal e desrespeitoso do administrador público; não está ele, em assim se comportando, agindo em nome do órgão estatal, mas sim, em nome próprio" (VARGAS, Jorge de Oliveira. As conseqüências da desobediência da ordem do juiz cível. Curitiba: Juruá, 2001, p. 125), por isso que, se "a pessoa jurídica exterioriza a sua vontade por meio da autoridade pública, é lógico que a multa somente pode lograr o seu objetivo se for imposta diretamente ao agente capaz de dar atendimento à decisão jurisdicional" (MARINONI, Luiz Guilherme. Técnica processual e tutela dos direitos. São Paulo: RT, 2004, p. 662). 5. Recurso especial a que se nega provimento. (REsp 1399842 (tel:1399842)/ES, Rel. Ministro **Sérgio Kukina**, primeira turma, julgado em 25/11/2014, DJe 03/02/2015) (grifei)

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. MANUTENÇÃO E PRESERVAÇÃO DE BEM TOMBADO. MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS (MA). FONTE DAS PEDRAS E FONTE DO RIBEIRÃO. OMISSÃO DO PODER PÚBLICO. ANTECIPAÇÃO DA TUTELA. POSSIBILIDADE. ASTREINTES. LEGITIMIDADE. AGRAVO DE INSTRUMENTO. DESPROVIMENTO. [.../ 4. Havendo recalcitrância do ente público, não se mostra desarrazoado o arbitramento de multa cominatória, **inclusive de natureza pessoal**, que poderá ser revista a qualquer tempo. para ajustá-la às necessidades do caso

concreto, nos termos do artigo 537 do novo Código de Processo Civil. 5. Agravo de Instrumento desprovido. (TRF1, AG 0049711-18.2014.4.01.0000 / MA, Rel. **Desembargador Federal Daniel Paes Ribeiro**, SEXTA TURMA, e-DJF1 de 24/07/2017) (grifei)

AGRAVO DE INSTRUMENTO. CUMPRIMENTO PROVISÓRIO DE SENTENÇA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. AMBIENTAL. ASTREINTES. MULTA APLICADA AO ENTE PÚBLICO E AO PREFEITO MUNICIPAL PELO DESCUMPRIMENTO DA OBRIGAÇÃO IMPOSTA NA SENTENÇA. ACESSO ÀS PRAIAS DO MUNICÍPIO DE GOVERNADOR CELSO RAMOS. MULTA MANTIDA. 1. A cominação de astreintes tem previsão nos artigos 536 e 537 do CPC-2015. O posicionamento atual do STJ e deste TRF4 é no sentido de prestigiar essa previsão legal, inclusive quando se tratar de imposição à Fazenda Pública. [...] 3. **A multa, se aplicada, deve em princípio incidir sobre a própria entidade pública, somente incidindo pessoalmente sobre o servidor ou agente público se este manifestamente se recusar a cumprir a ordem judicial ou se ele praticar ato próprio no sentido de descumprir as determinações do juízo.** [...] (TRF4, AG 5009601-63.2018.4.04.0000, quarta turma, Relator **Cândido Alfredo Silva Leal Junior**, juntado aos autos em 23/05/2018) (grifei)

Portanto, na hipótese de descumprimento desta decisão que concedeu a tutela de urgência, os agentes públicos serão pessoalmente responsabilizados conforme pedido do MPF.

#### **V. Dispositivo**

Diante do exposto, com fundamento nos princípios da precaução e da prevenção, bem como para garantir a ampla participação substancial nas audiências públicas vinculadas ao licenciamento ambiental da BR319, estão presentes elementos capazes de evidenciar a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo, razão pela qual **DEFIRO PARCIALMENTE o pedido de urgência do MPF**, para determinar a suspensão dessas audiências enquanto durar a pandemia de covid-19, nos termos do art. 300 do CPC.

Ademais, a realização das audiências públicas fica condicionada a inexistência de questionamentos judiciais sobre o EIRA-RIMA, porquanto a submissão de estudos incompletos ao debate público não atende aos requisitos constitucionais e legais para efetiva participação comunitária no licenciamento ambiental de

*significativo impacto ambiental.*

*Por fim, antes de serem designadas novas datas para as audiências o Poder Público deverá apresentar planejamento capaz de proporcionar a ampla e irrestrita participação popular nos debates e real possibilidade de influenciar no licenciamento, visto que a mera transmissão do evento pela internet é medida insuficiente.*

*Na hipótese de descumprimento dessa decisão, incidirá multa de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) sobre o patrimônio pessoal do agente público responsável pelo descumprimento.*

*Efetivada a tutela cautelar, o **MPF** deverá formular o pedido principal no prazo de 30 (trinta) dias (art. 308 do CPC).*

*(...)* (ID 158398021, Págs. 14/24, fls. 33/43 dos autos digitais)

Em juízo de cognição sumária, inerente ao atual momento processual, verifica-se, *concessa venia*, a existência de potencial risco de grave lesão à ordem pública, na perspectiva da ordem administrativa, diante da circunstância de, com a licença de ótica distinta, vislumbrar-se, no caso, a relevância da fundamentação apresentada pelos ora requerentes, no sentido, em síntese, de que, conforme apontado nas razões do pedido inicial, *“(...) Atualmente a BR-319/AM é a única via de ligação terrestre de Manaus com o restante do país, de modo que a região vivencia um nível de isolamento geográfico, trazendo dificuldades no recebimento de suprimentos à região, bem como no escoamento de produção – assim, manifesto o interesse público na execução das referidas obras, as quais iniciadas no período de regime militar e até hoje sem conclusão efetiva”* (ID 158398016, Págs. 10/11, fls. 12/13 dos autos digitais).

Assim, a teor do asseverado pelo ora requerente, nesse ponto, *“A proscrição judicial de impedimento de realização de obra pública gera Grave Lesão à Ordem Pública e Administrativa na medida em que desconsidera que não há nenhuma ilegalidade no procedimento adotado pelo DNIT e que as competentes explicações relacionadas à causa podem se dar no curso do processo, sem que haja efetivo prejuízo, de modo que a concessão de tutela recursal antecipada menoscabou a supremacia do interesse público e a continuidade dos serviços públicos”* (ID 158398016, Pág. 12, fl. 14 dos autos digitais). No caso, com a licença de ótica distinta, ao deferir, parcialmente, em sede de tutela de urgência, o pedido *“(...) para determinar a suspensão (...)”* (ID 158398021, Pág. 24, fl. 43 dos autos digitais) das audiências públicas vinculadas ao licenciamento ambiental da BR319, *“(...) enquanto durar a pandemia de covid-19 (...)”* (ID 133027040,

Pág. 7, fl. 45 dos autos digitais), sem que fosse identificado na espécie, com a segurança que o caso requer, vício formal ou ilegalidade no procedimento de concessão da referida rodovia, o MM. Juízo de origem acabou, *permissa venia*, interferindo no mérito da competência administrativa de gestão da política pública de infraestrutura levada a efeito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, não se podendo ignorar, a propósito, o asseverado pelo ora requerente, no sentido, em síntese, de que “*Situação desse jaez, quando sacrificado serviço público de incalculável importância para a população, tem, conforme já definido pelo Egrégio Superior Tribunal de Justiça (STJ), o condão de criar Grave Lesão à Ordem Pública e Administrativa*” (ID 158398016, Pág. 12, fl. 14 dos autos digitais).

Faz-se necessário mencionar, ainda, que a jurisprudência do egrégio Superior Tribunal de Justiça vem reconhecendo a existência de ofensa à ordem pública, na perspectiva da ordem administrativa, na hipótese em que o Poder Judiciário interfere nos critérios de conveniência e oportunidade do ato administrativo, substituindo-se ao administrador público, bem assim na gestão, na organização e no custeio de políticas públicas.

A propósito, merecem realce os precedentes jurisprudenciais do egrégio Superior Tribunal de Justiça cujas ementas vão a seguir transcritas e que, *concessa venia*, vislumbro como aplicável ao caso presente:

**AGRAVO INTERNO NA SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA. SERVIÇO DE MANUTENÇÃO DE RODOVIAS. RETENÇÃO DE VALORES PELO ESTADO COM BASE EM ACÓRDÃO DO TCE. PRÁTICA DO JOGO DE PLANILHAS. ATO ADMINISTRATIVO. PRESUNÇÃO DE LEGALIDADE. GRAVE LESÃO À ORDEM PÚBLICA E ADMINISTRATIVA DEMONSTRADA.**

*1. A presunção de legalidade opera em favor do ato administrativo, cuja invalidação sem a análise das questões jurídicas suscitadas implica interferência indevida do Poder Judiciário no exercício de funções administrativas pelas autoridades constituídas, em grave lesão à ordem pública e administrativa.*

*2. Agravo interno desprovido. (AgInt na SLS 2.624/GO, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, CORTE ESPECIAL, julgado em 25/08/2020, DJe 27/08/2020)*

**AGRAVO INTERNO NA SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE**

SENTENÇA. GRAVE LESÃO À ORDEM E À ECONOMIA PÚBLICAS. DECISÃO LIMINAR. AMPLIAÇÃO DO ROL DE BENEFICIÁRIOS NÃO PREVISTOS EM MEDIDA PROVISÓRIA. CARÁTER SATISFATIVO DA MEDIDA. INGERÊNCIA INDEVIDA NA ADMINISTRAÇÃO. INTERESSE PÚBLICO MANIFESTO. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO.

1. A suspensão de segurança é medida excepcional de contracautela cuja finalidade é evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança ou à economia públicas.

**2. Comprovada a grave lesão à ordem e à economia públicas provocada por decisão liminar que interfere na gestão, na organização e no custeio de políticas públicas, invadindo a competência do Poder Executivo, é manifesto o interesse público em suspendê-la.**

3. Agravo interno desprovido. (Aglnt na SLS 2.714/SE, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, CORTE ESPECIAL, julgado em 05/08/2020, DJe 13/08/2020 - realcei)

SUSPENSÃO DE LIMINAR EM MANDADO DE SEGURANÇA - CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS - ALTERAÇÃO DEFINITIVA DO ITINERÁRIO PRIMITIVO CONTRATADO - LESÃO À ORDEM PÚBLICA CONFIGURADA - AGRAVO REGIMENTAL - MANUTENÇÃO.

1. Na excepcional via da suspensão não cabe análise do mérito da controvérsia, tampouco se presta à correção de erro de julgamento ou de procedimento. Cabível, apenas, a análise do potencial lesivo da decisão impugnada frente aos bens tutelados pela norma de regência.

**2. Há lesão a ordem pública, aqui compreendida a ordem administrativa, quando a decisão atacada interfere no critério de conveniência e oportunidade do mérito do ato administrativo impugnado.**

3. Estando evidente o risco de lesão a pelo menos um dos

o. Estando evidente o risco de lesão a pelo menos um dos bens jurídicos tutelados pela norma de regência é de ser deferida a suspensão de liminar.

4. Agravo Regimental não provido.

(AgRg na SS 1.504/MG, Rel. Ministro EDSON VIDIGAL, CORTE ESPECIAL, julgado em 20/03/2006, DJ 10/04/2006, p. 96 - realcei)

Não se apresenta, assim, com a licença de posicionamento diverso, como juridicamente admissível ao Poder Judiciário que, como regra geral, ao exercitar o controle jurisdicional dos atos administrativos e políticas públicas, possa interferir decisivamente na sua formulação e/ou execução, quando inexistentes seguros elementos de convicção aptos a configurar a ilegalidade ou inconstitucionalidade dos atos do Poder Executivo.

Por isso, não havendo suficientes e seguros elementos de convicção que demonstrem, com segurança, a ilegalidade ou a inconstitucionalidade do(s) ato(s) administrativo(s) impugnado(s), prevalece, nessa hipótese, a presunção de legitimidade que se opera em relação aos atos praticados pelo administrador, de modo a se respeitar, em última análise, o espaço de discricionariedade do gestor público no planejamento, elaboração e execução das ações no campo da infraestrutura.

Por outro lado, vislumbra-se, também, na espécie, *permissa venia*, o risco concreto da ocorrência grave lesão à saúde pública, na medida em que, com a licença de ótica distinta, e na forma do que foi pontuado pelo ora requerente, “(...) impedir que sejam executadas obras, neste momento, é deteriorar mais ainda a única via que liga a capital do Amazonas e Rondônia e, por via de consequência, impedir que os insumos hospitalares eventualmente necessários encontrem óbices maiores ainda para chegarem aos seus destinos finais – o que, dado ao período de crise sanitária atualmente existente é o mesmo que condenar a população da região à morte ou a tratamento desumano, uma vez que os insumos hospitalares demorarão a ser entregues não porque sejam escassos, mas sim por uma questão logística alheia às questões sanitárias” (ID 158398016, Págs. 14/15, fls. 16/17 dos autos digitais - grifei).

Verifica-se, além disso, *data venia*, a existência de risco de grave lesão à economia pública, na medida em que, pedindo-se novamente licença a ótica diversa, e na forma do que indicado na petição inicial, “(...) a BR-319/AM é a única rodovia federal que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, motivo pelo qual sua importância estratégica para a região consubstancia-se em si mesma, na sua própria existência, já que inexistente outra alternativa de transporte no mesmo tipo de modal (rodoviário) que permita o deslocamento de pessoas e bens entre as capitais de ambos os estados” (ID 158398016 Pág. 16 fl. 18 dos

entre outros os capitais de ambos os estados (ID 158398016, Pág. 16, fl. 18 dos autos digitais), além de que, ainda de acordo com o ressaltado na peça vestibular, *"Assim, sendo a única rodovia que liga os estados do Amazonas e de Roraima com Rondônia, e, conseqüentemente, com o restante do Brasil, trata-se de via de importância nevrálgica àquela população para escoamento de produção de bens e serviços e, também, de fluxo de pessoas"* (ID 158398016, Pág. 16, fl. 18 dos autos digitais).

Merece realce, também, nessa quadra, o alegado na inicial, no sentido, em resumo, de que, *"Assim, impedir o avanço do licenciamento ambiental e, conseqüentemente da obra (sem respaldo jurídico ou consequencial digno de nota, especialmente quando não há qualquer ilegalidade no procedimento, mas tão somente uma estreita interpretação de eventual descumprimento de sentença) acarreta crítica ruína socioeconômica da população atingida, que, de boa-fe, espera a conclusão dos reparos no referido segmento"* (ID 1583980156, Pág. 16, fl. 18 dos autos digitais).

Impende salientar, além de tudo, em juízo mínimo de delibação acerca da matéria de fundo, que, a teor do sustentado, de forma sintética, na inicial, foram adotadas as seguintes medidas de segurança para evitar a disseminação da COVID-19:

*"(...)*

- a) Verificar junto ao órgão municipal de cada município ultrapassado pela rodovia BR 319, as exigências e restrições para realização de eventos públicos, as quais deverão ser consideradas no planejamento do DNIT sem, contudo, cercear a participação dos interessados nas audiências presenciais ou virtuais;*
- b) Estabelecimento de canais diretos de comunicação entre os organizadores das audiências e as autoridades de saúde local;*
- c) Realizar as audiências públicas em local preferencialmente aberto e ventilado;*
- d) Ajustar a capacidade do local sem excluir os interessados em participar do evento, obedecendo as medidas sanitárias exigidas diante do quadro de pandemia mundial causada por Coronavírus (COVID 19);*
- e) Garantir a disponibilidade de locais para lavagem e desinfecção das mãos em, no mínimo, todas as entradas/saídas e banheiros/sanitários do local do evento;*
- f) Garantir regularidade na limpeza e desinfecção do local, iniciando anteriormente a sua abertura para receber o público e no*

*decorrer da audiência por equipe designada;*

*g) Regular o fluxo e quantidade de pessoas, evitando aglomerações em momentos ou locais específicos;*

*h) Registro dos participantes por nome, CPF, telefone para contato, endereço, cidade, se representa alguma entidade, designação de assentos, sinalização e informes;*

*i) Informar aos participantes sobre a necessidade de distanciamento social, etiqueta sanitária com o uso obrigatório de máscara pelo participante das audiências públicas, práticas de higiene das mãos, etc.*

*j) Informar aos participantes com maior risco de transmissão de COVID-19 para que se abstenham de comparecer (aqueles com sintomas da doença, ou que estejam ainda em período de quarentena, ou que provenham de lugares ou ambientes de grande risco);*

*k) Advertir aqueles que tenham risco de desenvolver caso grave da doença e aqueles que tenham contato direto com pessoas com essas características, para que se abstenham de participar presencialmente, mas viabilizando para que possa participar da audiência pública de maneira virtual (pelo canal do Youtube do DNIT);*

*l) Manter lembretes visuais da necessidade e uso correto de equipamentos de proteção individuais (EPI);*

*m) Monitoramento dos participantes com o objetivo de detectar e acompanhar indivíduos que desenvolvam sintomas durante o evento;*

*n) Criar interlocução com o sistema de saúde local para diagnóstico e tratamento de casos identificados durante o evento;*

*o) Os organizadores, executores e o público participante das audiências públicas presenciais, bem como as pessoas responsáveis pela divulgação direta nas comunidades, deverão:*

*a. passar por medição de temperatura – termômetro infravermelho – antes da atividade;*

*b. portar os equipamentos de proteção individual (EPI) adequados;*

*c. não apresentar sintomas característicos da COVID-19;*

*d. estar preferencialmente vacinados contra COVID-19;*

4. Usar, preferencialmente, máscaras contra COVID-19,

e. cumprir todos os protocolos já mencionados, como distanciamento social, etiqueta sanitária, práticas de higiene das mãos.

(ID 158398016, Págs. 7/8, fls. 10/11 dos autos digitais).

Ainda em sede de juízo de delibação, a propósito da matéria de mérito, vale consignar que, a teor do apontado pelo ora requerente, “(...) *as audiências estão planejadas para ocorrerem em formato híbrido (presencial e virtual), sendo que, no que toca à modalidade virtual, serão observados os requisitos da Resolução CONAMA nº 494/2020*” (ID 158398016, Pág. 9, fl. 11 dos autos digitais), merecendo realce, nessa quadra, o asseverado na inicial, no sentido, em resumo, de que “(...) *a Resolução CONAMA nº 494/2020, conforme redação mencionada acima, estabeleceu a possibilidade de realização de audiência pública de forma remota durante a pandemia, **não tendo vetado as audiências presenciais** (...)*” (ID 158398016, Pág. 9, fl. 11, dos autos digitais).

Finalmente, encontra-se presente, na espécie, *data venia*, o *periculum in mora*, uma vez que, a teor do asseverado na inicial, “*O dano consequente da não realização das audiências, por seu turno, é palpante, factual e de impossível reversão, em especial no presente momento de pandemia, na qual restou evidente da própria manifestação do MPF e das provas juntadas em seu pedido: a população da região demonstrou nítido interesse na realização das obras da BR-319, com várias manifestações de apreço e desejo de continuidade das referidas obras, dada a sua importância para a região.*” (ID 158398016, Pág. 13, fl. 15 dos autos digitais).

Diante disso, defiro o postulado pelo ora requerente, na forma requerida na petição inicial.

Comunique-se ao MM. Juízo Federal de origem requerido, encaminhando-lhe cópia desta decisão.

Não havendo interposição de recurso, arquivem-se os autos.

Intimem-se, com observância das formalidades e cautelas legais e de praxe, inerentes ao procedimento seguido por este processo.

Brasília, na data em que assinado eletronicamente.

ITALO FIORAVANTI SABO MENDES  
Desembargador Federal  
Presidente

Assinado eletronicamente por: **ITALO FIORAVANTI SABO MENDES**

**27/09/2021 21:18:15**

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

ID do documento:



(tel:2109272118

IMPRIMIR

GERAR PDF