

DECISÃO DO DIA

Justiça Federal valida concessão da BR-364 sem EIA/RIMA anterior ao leilão

Tribunal: TRF1 | **Orgao:** 5ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJRO | **Processo:** 1001008-69.2025.4.01.4101 | **Data:** 2026-09-07

Licenciamento ambiental • Concessão rodoviária • Consulta prévia Convenção 169 da OIT • EIA/RIMA • Ação civil pública ambiental • Infraestrutura e agronegócio

Parceria Profissional

Você sabia que o escritório **Diovane Franco Advogados** possui um **sistema de parceria** para advogados e profissionais do agronegócio? Conte com a colaboração de um corpo técnico altamente especializado em Direito Ambiental, com atuação em embargos, autos de infração, licenciamento, desmatamento, CAR e regularização fundiária. O escritório atua em todo o Brasil, com sedes em Sinop/MT, Belém/PA, Brasília/DF, Novo Progresso/PA e Rio de Janeiro/RJ.

Fale conosco: contato@diovanefranco.com.br | diovanefranco.com.br

Texto da decisão

PODER JUDICIÁRIO JUSTIÇA FEDERAL Seção Judiciária de Rondônia 5ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJRO SENTENÇA TIPO "A" PROCESSO: 1001008-69.2025.4.01.4101 CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA (65) POLO ATIVO: PATJAMAAJ - COORDENACAO DAS ORGANIZACOES INDIGENAS DO POVO CINTA LARGA e outros REPRESENTANTES POLO ATIVO: SABRINA PROENCA COTRIM SANTOS - MG207830, FABIO VIEIRA DA SILVEIRA - MG106993, FLAVIO SANTOS RODRIGUES - MG183735, JAQUES DOUGLAS FERREIRA BARBOSA JUNIOR - RO11630, JAQUES DOUGLAS FERREIRA BARBOSA JUNIOR - RO11630, RAMIRES ANDRADE DE JESUS - RO9201, JAQUES DOUGLAS FERREIRA BARBOSA JUNIOR - RO11630, CASSIO ESTEVES JAQUES VIDAL - RO5649, SAIERA SILVA DE OLIVEIRA - RO2458 e RAIANNE VITORIA FORTE CASTRO - RO15700 POLO PASSIVO: AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT e outros SENTENÇA Processos nº 1001008-69.2025.4.01.4101, 1003580-98.2025.4.01.4100 e 1003604-29.2025.4.01.4100 Trata-se de três ações civis públicas relacionadas ao processo de concessão da Rodovia BR-364/RO – Lote CN5 (Rota Agro Norte), regido pelo Edital nº 6/2024 da ANTT, posteriormente reunidas para processamento e julgamento conjunto, com concentração dos atos processuais no feito nº 1001008-69.2025.4.01.4101. I. RELATÓRIO I.1. Processo nº 1001008-69.2025.4.01.4101 Trata-se de ação civil pública ajuizada pela ASSOCIAÇÃO PATJAMAAJ – COORDENAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES INDÍGENAS DO POVO CINTA LARGA em face da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT e da UNIÃO FEDERAL, objetivando, em síntese, a suspensão e posterior invalidação do processo de concessão da Rodovia BR-364/RO – Lote CN5 (Rota Agro Norte), regido pelo Edital de Concessão nº 6/2024 da ANTT. A autora alegou que o procedimento de concessão teria avançado sem prévia elaboração de Estudo de Impacto Ambiental – EIA, Relatório de Impacto Ambiental – RIMA e sem realização de consulta prévia, livre

e informada às comunidades indígenas potencialmente afetadas. Sustentou que o empreendimento se situa em zona de influência de diversas terras indígenas e que o próprio Acórdão TCU nº 1.373/2024, bem como documentos da estruturação da concessão, fariam referência a riscos decorrentes de condicionantes ambientais e indígenas. Sustentou-se que a realização de audiência ou consulta pública geral pela ANTT não substituiria a consulta específica, livre, prévia e informada. Afirmou-se que a previsão editalícia de identificação dos povos indígenas, avaliação dos impactos e adoção de medidas de mitigação ou compensação somente após a concessão contrariaria os arts. 225 e 231 da Constituição Federal e a Convenção nº 169 da OIT. Invocou, ainda, os princípios da prevenção e da precaução e apontou potenciais impactos sobre o meio ambiente e sobre os modos de vida das comunidades indígenas. Em tutela de urgência, a autora requereu a suspensão imediata do processo licitatório, a fim de impedir o leilão então previsto para 27/02/2025 e a assinatura do contrato de concessão até a conclusão dos estudos ambientais e da consulta às comunidades indígenas, além da fixação de multa diária. No mérito, pediu: a declaração de nulidade do procedimento licitatório em razão da ausência de EIA/RIMA e de consulta livre, prévia e informada às comunidades indígenas); a abstenção de novo processo sem prévia observância das obrigações ambientais e indígenas indicadas; e a declaração de que a ausência de EIA/RIMA e de consulta prévia, em concessões envolvendo territórios indígenas ou áreas ambientalmente sensíveis, afronta os princípios da precaução, segurança jurídica e eficiência administrativa Inicial instruída com documentos, com destaque: - Programa de Exploração da Rodovia (ID. 2173042513/2173042562). - Acórdão TCU 1373/2024 (ID. 2173043056). - Mapa de áreas indígenas (ID. 2173043142 a 2173043976). Despacho determinando o contraditório prévio acerca do pedido urgente e suscitou questão relativa à competência funcional para apreciação da demanda (ID. 2173346298). O Ministério Público Federal, (ID. 2174934688), opinou pela competência da Seção Judiciária de Rondônia, por entender que a controvérsia apresentava repercussão regional. Requereu, ainda, sua inclusão no polo ativo e a intimação da FUNAI para indicar eventuais comunidades e direitos atingidos. A ANTT e a União, (ID. 2175822598), requereram o indeferimento da tutela de urgência. Defenderam que os estudos ambientais aprofundados, o licenciamento e as providências relacionadas aos povos indígenas seriam próprios de etapas posteriores da execução contratual, antes das intervenções físicas sujeitas a licenciamento, e não requisitos para a estruturação e realização do leilão. Sustentaram que a concessão havia sido estruturada com participação de diversos órgãos, inclusive Ministério dos Transportes, BNDES e TCU, e que o contrato atribuía à futura concessionária obrigações ambientais específicas. Realizado o leilão em 27/02/2025, a autora apresentou aditamento à inicial (ID. 2176215012). Passou a requerer a suspensão dos efeitos do leilão e dos atos subsequentes, inclusive da homologação e assinatura do contrato. Reiterou o pedido de nulidade do procedimento e acrescentou pretensão de condenação das rés ao pagamento de R\$10.000.000,00 a título de dano moral coletivo, além de posterior liquidação de eventuais danos morais individuais homogêneos e inversão do ônus da prova. Na decisão ID. 2179766677, o Juízo da Subseção Judiciária de Ji-Paraná examinou a competência. Considerou que a demanda discutia tutela ambiental com possíveis danos de dimensão regional e que a sede da associação autora não era suficiente para fixar a competência da Subseção de Ji-Paraná. Registrou, ainda, a existência de outra ação civil pública com objeto semelhante em tramitação perante a Seção Judiciária de Rondônia. Ao final, declinou da competência em favor da 5ª Vara Federal da Seção Judiciária de Rondônia, então especializada em matéria ambiental e agrária. Vieram os autos para esta 5ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJRO. Foi proferida a decisão (ID. 2182873866), reconhecendo a conexão entre esta ação e outras duas ações civis públicas relativas ao mesmo processo de concessão da BR-364/RO. Determinou que a tramitação se concentrasse no processo nº 1001008-69.2025.4.01.4101, com suspensão dos outros feitos e traslado das respectivas iniciais. Na mesma oportunidade, foram indeferidos os pedidos de tutela provisória de urgência e de tutela de evidência, por ausência dos pressupostos dos arts. 300 e 311 do CPC. A ANTT apresentou contestação (ID. 2194250406), defendendo a regularidade integral do procedimento e requereu a improcedência das pretensões. Sustentou que o projeto foi estruturado a partir de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental – EVTEA, os quais teriam finalidade distinta dos estudos próprios do licenciamento ambiental. Afirmou que a Audiência Pública nº 13/2021 foi precedida de divulgação e recebeu contribuições da sociedade. Segundo a contestação, foram recebidas 121 contribuições válidas, sendo 88 pelo sistema ParticipANTT e 33 manifestações orais, todas analisadas e

respondidas pela equipe técnica. A ANTT também invoca manifestação da área técnica do TCU no TC 003.384/2025-0, que teria afastado as irregularidades apontadas quanto à publicidade e participação e proposto o indeferimento da cautelar. Quanto à questão ambiental, sustentou que os estudos aprofundados, projetos executivos e licenças seriam providenciados pela concessionária nas fases próprias, antes das intervenções sujeitas a licenciamento. Quanto aos povos indígenas, afirmou que o PDS 7 – Padrão de Desempenho de Sustentabilidade prevê identificação de povos indígenas e comunidades quilombolas e tratamento das respectivas condicionantes no curso do licenciamento ambiental. A contestação destaca, inclusive, que o contrato prevê R\$173,1 milhões para condicionantes ambientais, dos quais aproximadamente R\$ 31,58 milhões são destinados especificamente às condicionantes relacionadas às terras indígenas. Quanto ao Acórdão TCU nº 1.373/2024, a ANTT sustenta que o Tribunal não teria considerado ilegal a modelagem adotada e que, caso assim entendesse, teria determinado a exclusão das cláusulas correspondentes. Por fim, defendeu também a presunção de legitimidade dos atos administrativos e a existência de risco inverso decorrente de eventual paralisação do projeto. A União, na contestação ID. 2194617577, igualmente postulou a improcedência. Sustentou, em resumo, que a concessão da BR-364/RO foi regularmente estruturada, precedida de estudos preliminares, audiência pública e análise pelo TCU; o EVTEA já contém estudos ambientais suficientes para a fase de estruturação, enquanto EIA/RIMA e ECI devem ser elaborados pela futura concessionária no âmbito do licenciamento; a consulta aos povos indígenas não precisaria anteceder o leilão, podendo ocorrer no licenciamento ambiental, momento em que as comunidades poderão apresentar suas necessidades e contribuições; as obrigações ambientais e indígenas estão expressamente previstas no contrato, inclusive a necessidade de EIA e estudo do componente indígena para a obtenção da Licença Prévia; a matriz de riscos e o contrato asseguram a realização posterior dos estudos, licenciamento e medidas socioambientais, não havendo risco de que a concessão impeça o cumprimento da legislação ambiental e da proteção indígena; a suspensão do certame acarretaria prejuízos ao interesse público, à continuidade dos investimentos e à segurança jurídica. O IBAMA, por meio da petição ID. 2200535476, informou que não havia sido originalmente incluído como réu nesta ação, mas que figurava em ação conexa. Diante da reunião dos feitos e da expedição de citação no processo principal, requereu a juntada e consideração, nestes autos, da defesa e dos documentos apresentados no feito conexo (ID. 2200535612). A FUNAI, na contestação ID. 2210265461, sustentou, entre outros pontos, sua ilegitimidade passiva quanto às pretensões que não se relacionassem diretamente às suas atribuições. Afirmou que a concessão da rodovia, por si só, não configura atividade sujeita a licenciamento ambiental e que sua participação ocorre em processos de licenciamento de obras ou intervenções específicas potencialmente capazes de afetar povos ou terras indígenas. Esclareceu que, nesses casos, lhe compete emitir Termo de Referência e analisar o Estudo do Componente Indígena, cuja elaboração é responsabilidade do empreendedor. Destaque dos documentos apresentados nas contestações, temos: - Edital da Audiência Pública 13/2021 (ID. 2194250895/2194250911). - Despacho SUCON ANTT (ID. 2194250966). - NOTA TÉCNICA Nº 80/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (ID. 2194251003). - NOTA TÉCNICA Nº 23/2025/SUST/SE (ID. 2194251301). - NOTA TÉCNICA Nº 29/2025/SUST/SE (ID. 2194617583). - Nota que trata das comunidades dentro e fora do buffer de 40Km (ID. 2194617582). - OFÍCIO Nº 1546/2025/DPDS/FUNAI (ID. 2210265462) Impugnação às contestações (ID. 2215716641 e 2221146473). Decisão afastando as preliminares suscitadas nas contestações e determinando a intimação das partes para especificarem provas (ID. 2229071461). A União informou não possuir novas provas a produzir e requereu o prosseguimento do feito para prolação de sentença (ID. 2235995944). No mesmo sentido: a ANTT e a FUNAI (ID. 2241893521 e 2241915659). A ASSOCIAÇÃO PATJAMAAJ requereu expedição de ofícios ao IBAMA, FUNAI e DNIT, prova testemunhal mediante oitiva de lideranças indígenas, prova pericial ambiental e antropológica e inversão do ônus da prova (ID. 2236513775). O CREA/RO requereu documentação integral relativa às consultas e audiências públicas, aos estudos técnicos da concessão e aos documentos do DNIT relacionados à duplicação e demais intervenções estruturais da BR-364/RO. Pediu a distribuição dinâmica do ônus da prova e eventual perícia técnica (ID. 2241762638). Decisão deferindo parcialmente a produção de provas, admitindo prova documental e determinando que as partes obtivessem diretamente os documentos pretendidos no prazo de 30 dias. Indeferiu, por ora, as provas testemunhal e pericial, sem prejuízo de reavaliação posterior (ID.

2249153733). Em cumprimento à determinação, o IBAMA, na petição ID. 2256266889 a 2256266897, informou a instauração do processo de licenciamento ambiental corretivo nº 02001.024233/2025-80 após a concessão e a emissão, em 07/11/2025, da Autorização de Operação nº 25247672/2025, relativa ao trecho Vilhena–Porto Velho. Informou, ainda, interlocução com a FUNAI acerca de possíveis impactos de futuras praças de pedágio e de intervenções localizadas no entorno de terras indígenas. Ao final, defendeu a regularidade de sua atuação e a possibilidade de julgamento antecipado. O CREA/RO, na manifestação ID. 2257084184, sustentou que os documentos apresentados pelo IBAMA não esgotavam as controvérsias e requereu complementação da prova documental, com apresentação de novos documentos pela ANTT, DNIT, IBAMA e FUNAI, além de apreciação do pedido de distribuição dinâmica do ônus da prova. A FUNAI, na petição ID. 2258484351, informou ter realizado levantamento interno e juntou o Ofício nº 1546/2025/DPDS/FUNAI e o Ofício nº 4/2026/DIGAT/FUNAI, esclarecendo não haver subsídios adicionais naquele momento (ID. 2258484354 a 2258484360). A ANTT, na petição ID. 2259696631, reiterou não possuir interesse em nova produção probatória e sustentou que o conjunto dos autos já seria suficiente ao julgamento. A PATJAMAAJ, por meio da petição id. 2260254390, comunicou a interposição do Agravo de Instrumento nº 1017929-53.2026.4.01.0000 contra a decisão ID. 2249153733. Na decisão ID. 2263812924, o Juízo indeferiu a complementação probatória requerida pelo CREA/RO, por considerar suficiente o acervo documental já constante dos autos, especialmente o processo de licenciamento ambiental juntado pelo IBAMA, a Autorização de Operação e os documentos apresentados pela FUNAI, reputando esclarecidas as questões relativas aos estudos ambientais, às audiências públicas e à consulta às comunidades tradicionais. Em juízo de retratação no Agravo de Instrumento nº 1017929-53.2026.4.01.0000, manteve a decisão id. 2249153733, inclusive quanto ao indeferimento, naquele momento, das provas pericial e testemunhal e à distribuição ordinária do ônus da prova. I.2 Processo nº 1003580-98.2025.4.01.4100 Trata-se de ação civil pública, com pedido de tutela antecipada de urgência, ajuizada pela ASSOCIAÇÃO DE DEFESA ETNOAMBIENTAL – KANINDÉ, pela ASSOCIAÇÃO DO POVO INDÍGENA URU-EU-WAU-WAU – JUPAÚ e pela ASSOCIAÇÃO INDÍGENA KARO PAYGAP em face da UNIÃO FEDERAL, da FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS – FUNAI, do INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA e da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, tendo por objeto o processo de concessão da Rodovia BR-364/RO – Lote CN5 (Rota Agro Norte), regido pelo Edital nº 6/2024 da ANTT. As autoras sustentaram, em síntese, que o procedimento de concessão da BR-364/RO teria sido deflagrado sem prévia realização de consulta livre, prévia, informada e de boa-fé às comunidades indígenas potencialmente afetadas e sem elaboração do Estudo de Componente Indígena – ECI, do correspondente Termo de Referência – TR/TRE e do Estudo de Componente Tradicional – ECT. Afirmaram que o empreendimento se encontra em área de influência de diversas terras indígenas, entre elas Karitiana, Cassupá, Sete de Setembro, Roosevelt, Igarapé Lourdes, Rio Mequens e Uru-Eu-Wau-Wau, esta última com referência à presença de povos indígenas isolados. Sustentaram que a inexistência desses levantamentos prévios comprometeria a identificação das comunidades efetivamente atingidas, a adequada avaliação dos impactos socioambientais e a futura elaboração do EIA/RIMA e do procedimento de licenciamento ambiental. As autoras alegaram também que a ausência de estudos prévios impediria a adequada verificação da existência de unidades de conservação e respectivas zonas de amortecimento na área de influência do empreendimento. Invocaram os arts. 225 e 231 da Constituição Federal, a Convenção nº 169 da OIT, a Lei nº 6.938/1981, a Resolução CONAMA nº 01/1986, a Lei nº 8.987/1995, a Portaria Interministerial nº 60/2015 e os princípios da precaução, legalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Em sede de tutela de urgência, requereram, quanto à ANTT, a suspensão imediata do processo licitatório regido pelo Edital nº 6/2024, de modo a impedir o leilão previsto para 27/02/2025 e a assinatura do contrato de concessão. Quanto à FUNAI, requereram a elaboração do ECI e do respectivo Termo de Referência para as terras indígenas situadas na área de influência da rodovia, contemplando análise de impactos socioambientais, inclusive sobre povos isolados. Quanto ao IBAMA, requereram a elaboração do ECT, abrangendo populações tradicionais e unidades de conservação situadas até 100 km da BR-364, além da garantia de participação indígena nas audiências públicas e da suspensão de avanços do projeto até a complementação dos estudos. Requereram, ainda, multa de R\$ 500.000,00 por obrigação descumprida e multa pessoal diária de R\$ 1.000,00 aos presidentes da FUNAI e do IBAMA. Inicial

instruída com documentos, já apresentados no processo nº 1001008-69.2025.4.01.4101. Antes da apreciação da tutela, IBAMA, ANTT e União requereram prazo para manifestação prévia (IDS. 2174171082, 2174184650 e 2174248322), enquanto as autoras, no ID. 2174192968, se opuseram ao adiamento, em razão da proximidade do leilão. A FUNAI, no ID. 2174252652, suscitou conexão com o processo nº 1001008-69.2025.4.01.4101, alegou ilegitimidade passiva quanto à elaboração direta do ECI e defendeu que sua atuação ocorre no âmbito do licenciamento ambiental. A OAB/RO, no ID. 2174257304, requereu ingresso como litisconsorte ativa, o que foi deferido. No despacho ID. 2174247635, o Juízo concedeu prazo de cinco dias para manifestação dos réus sobre a liminar, determinou pronunciamento sobre conexão, extensão do dano e competência, e deferiu o ingresso da OAB/RO no polo ativo. Na manifestação ID. 2174261481, ANTT e União defenderam que EIA/RIMA, ECI, ECT e consulta específica são providências próprias da fase posterior de licenciamento, não constituindo requisito para a licitação. O IBAMA, no ID. 2175574738, igualmente sustentou que o licenciamento ambiental é etapa distinta do procedimento licitatório, que os estudos ambientais devem ser elaborados pelo empreendedor e que não competiria ao órgão produzi-los diretamente. Alegou, ainda, falta de interesse processual. O MPF, no parecer ID. 2183332222, reconheceu a perda de objeto quanto à suspensão do leilão, já realizado em 27/02/2025, mas opinou pela concessão parcial da tutela para impedir a assinatura do contrato até a realização de consulta livre, prévia e informada às comunidades afetadas. Na decisão ID. 2182874645, o Juízo reconheceu a conexão desta ação com os processos nº 1001008-69.2025.4.01.4101 e nº 1003604-29.2025.4.01.4100, determinou a reunião dos feitos, concentrou os atos no processo nº 1001008-69.2025.4.01.4101, suspendeu os demais e indeferiu os pedidos de tutela provisória. O IBAMA, na contestação ID. 2193838197, sustentando, preliminarmente, a ausência de interesse processual das autoras, ao argumento de que a ação foi ajuizada antes mesmo da definição do vencedor da concessão da BR-364/RO – Lote CN5 (Rota Agro Norte) e, conseqüentemente, antes do início do respectivo licenciamento ambiental. Defende que as obrigações pretendidas pelas autoras — especialmente a realização de estudos ambientais e a análise dos impactos sobre comunidades indígenas e tradicionais — inserem-se no procedimento de licenciamento ambiental, que somente será instaurado posteriormente, pelo vencedor do certame. Por essa razão, não haveria, no momento do ajuizamento, pretensão resistida em relação ao IBAMA, requerendo a extinção do processo sem resolução do mérito, nos termos do art. 485, VI, do CPC. No mérito, a autarquia sustenta que não há exigência legal de realização dos estudos ambientais antes do leilão de concessão. Afirma que a Constituição, a Lei nº 6.938/1981, a LC nº 140/2011, o Decreto nº 99.274/1990 e as Resoluções CONAMA nº 001/1986 e nº 237/1997 vinculam a realização do EIA/RIMA e dos demais estudos ambientais ao processo de licenciamento ambiental, e não à fase anterior de licitação. Assim, o leilão e a assinatura do contrato constituiriam etapas anteriores ao licenciamento, não havendo ilegalidade no prosseguimento do certame sem a prévia conclusão desses estudos. Quanto aos impactos sobre povos indígenas, o IBAMA esclarece que sua análise deverá ocorrer no âmbito do licenciamento, observando-se a Portaria Interministerial nº 60/2015. Segundo a autarquia, após a definição do empreendimento e o início do licenciamento, o empreendedor apresentará a Ficha de Caracterização da Atividade, cabendo à FUNAI, quando identificada intervenção em terras indígenas, definir o termo de referência específico e acompanhar os estudos do componente indígena. A consulta às comunidades e a elaboração dos estudos pertinentes ocorreriam nesse contexto, antes da implantação do empreendimento. A defesa também impugna especificamente a pretensão de elaboração de um Estudo do Componente Tradicional – ECT pelo IBAMA. Sustenta que não existe previsão legal de um estudo autônomo dessa natureza, pois os impactos socioeconômicos sobre comunidades tradicionais já devem ser avaliados no próprio EIA/RIMA, inclusive com diagnóstico da área de influência, identificação dos impactos, definição de medidas mitigadoras e programas de acompanhamento. Além disso, afirma que não compete ao IBAMA realizar diretamente os estudos, mas sim receber e analisar aqueles apresentados pelo empreendedor, podendo exigir esclarecimentos e complementações. O IBAMA também se opõe ao parâmetro territorial de 100 km pretendido pelas autoras, destacando que a Portaria Interministerial nº 60/2015 estabelece, para rodovias situadas na Amazônia Legal, o parâmetro de 40 km para a área de impacto a ser considerada nos estudos. Defende, portanto, que não caberia ao Judiciário impor, previamente e de forma abstrata, área de abrangência diversa daquela prevista na regulamentação. Por fim, a autarquia sustenta que a definição dos estudos ambientais necessários constitui matéria de

natureza técnica e administrativa, não devendo o Poder Judiciário substituir-se ao órgão ambiental na escolha dos procedimentos e estudos que deverão integrar o licenciamento. Quanto às audiências públicas, afirma que também constituem etapa do licenciamento ambiental e devem ocorrer no momento próprio, após a apresentação do EIA/RIMA, não havendo fundamento para antecipá-las para a fase licitatória. A ANTT, no ID. 2194259635, informou que já havia apresentado defesa no processo principal. Por fim, a União, na contestação ID. 2194617594, sustentou, no mérito, a regularidade e a higidez do processo de concessão, incorporando à contestação as informações prestadas pelo Ministério dos Transportes. Afirma que a concessão, pelo prazo de 30 anos, abrange aproximadamente 721 km da BR-364, entre Vilhena e Porto Velho, e possui relevante interesse público, sobretudo para o escoamento da produção agrícola, redução de custos logísticos, ampliação da capacidade da rodovia e melhoria da segurança dos usuários. O projeto prevê investimentos expressivos em recuperação, manutenção, duplicações, faixas adicionais, vias marginais, dispositivos de segurança e serviços de atendimento médico e mecânico. A União ressalta ainda que a concessão permite a realização desses investimentos mediante participação privada, diante das limitações orçamentárias do Poder Público. A defesa também enfatiza que o procedimento licitatório não foi realizado sem participação social ou controle institucional. Segundo a União, houve Audiência Pública nº 13/2021, com período para apresentação de contribuições e realização de sessões presenciais e por videoconferência, após o que as contribuições foram analisadas e os estudos ajustados quando necessário. O projeto também teria passado pelo escrutínio e aprovação do Tribunal de Contas da União antes da licitação. A União defende que não se pode confundir a fase de estruturação e licitação da concessão com a fase de licenciamento ambiental. Sustenta que, para a etapa de estruturação da parceria, já foram realizados os estudos ambientais preliminares integrantes do EVTEA, enquanto os estudos ambientais aprofundados, necessários à obtenção das licenças, deverão ser elaborados pela concessionária vencedora durante o processo de licenciamento. Assim, segundo a defesa, não haveria exigência de apresentação de EIA/RIMA completo, ECI e demais estudos próprios do licenciamento como condição para a realização do leilão. No tocante especificamente aos povos indígenas e comunidades tradicionais, a União sustenta que o edital, o contrato e o Programa de Exploração Rodoviária já estabeleceram mecanismos suficientes para assegurar o cumprimento da legislação ambiental e a realização dos estudos pertinentes. Afirma que, para a obtenção da Licença Prévia, serão exigidos EIA/RIMA e Estudo de Componente Indígena, incluindo diagnóstico e levantamento das terras indígenas. O contrato também estabelece prazos para emissão do Termo de Referência, da Licença Prévia e da Licença de Instalação, vinculando o cronograma das obras à obtenção das autorizações ambientais. A União acrescenta que a responsabilidade pela realização dos estudos e pela obtenção das licenças ambientais foi atribuída à futura concessionária, que deverá cumprir toda a legislação ambiental e atender às exigências dos órgãos competentes, inclusive FUNAI, IPHAN e demais órgãos intervenientes. O contrato prevê, inclusive, recursos específicos para o cumprimento das condicionantes ambientais, sendo aproximadamente R\$ 31,5 milhões destinados às condicionantes relacionadas às terras indígenas. Também foi incluído o Parâmetro de Desempenho de Sustentabilidade 7 (PDS7), voltado especificamente a povos indígenas e comunidades quilombolas. Quanto à consulta prévia, livre e informada prevista no art. 6º da Convenção nº 169 da OIT, a União sustenta que a oitiva das comunidades indígenas poderá ocorrer no âmbito do próprio licenciamento ambiental, quando serão identificadas as necessidades das comunidades e poderão ser incorporadas as medidas necessárias à concessão. Afirma, portanto, que não haveria violação à Convenção nº 169 nem aos arts. 225 e 231 da Constituição pelo simples fato de a consulta não ter ocorrido antes da licitação. Para a União, a modelagem contratual já contempla a participação dos povos indígenas nas fases subsequentes, inclusive em articulação com a FUNAI. A defesa afirma, ainda, que não existe risco concreto de prejuízo aos povos indígenas, pois a matriz de riscos e a modelagem contratual estabeleceram responsabilidades, prazos, métodos e custos para o cumprimento das exigências ambientais. Segundo a União, a participação indígena está expressamente contemplada no modelo contratual, inexistindo risco de que a posterior realização dos estudos e da consulta inviabilize a proteção dos direitos das comunidades. Por essa razão, sustenta que não há fundamento para anulação ou suspensão do procedimento. Em relação à tutela provisória, a União sustenta que haveria uma “urgência fabricada”, invocando a Recomendação CNJ nº 129/2022. Argumenta que o projeto integra o Programa de Parcerias de Investimentos e possui caráter prioritário e estratégico, de modo que a suspensão do certame

produziria graves consequências administrativas, econômicas e sociais. Destaca que o cancelamento ou adiamento da concessão poderia provocar desistência de investidores, redução da atratividade das propostas e aumento da percepção de insegurança jurídica. Além disso, a permanência da rodovia sob responsabilidade do DNIT exigiria novos recursos públicos para manutenção e investimentos que, em razão do planejamento da concessão, foram direcionados para outros trechos. O projeto, segundo a defesa, envolve aproximadamente R\$ 6,35 bilhões em investimentos e R\$ 3,88 bilhões em custos operacionais. A União também invoca o interesse público na continuidade da concessão, ressaltando que a paralisação retardaria melhorias de segurança, conservação e atendimento aos usuários, além de comprometer a redução do chamado “Custo Brasil”. Acrescenta que as concessões rodoviárias proporcionam melhores condições de manutenção, atendimento emergencial e segurança viária, apresentando dados gerais para defender a superioridade das rodovias concessionadas em relação às administradas diretamente pelo Poder Público. Por fim, a União sustenta que a suspensão judicial do procedimento, especialmente após longo período de planejamento, audiências públicas, análise pelos órgãos técnicos e controle pelo TCU, comprometeria a segurança jurídica, a estabilidade regulatória e a confiança dos investidores. Entende que eventual intervenção judicial no cronograma da concessão poderia produzir efeitos que ultrapassariam o próprio empreendimento, afetando outros projetos de infraestrutura federal. Ao final, requer a manutenção da reunião dos processos por conexão, a manutenção da decisão que indeferiu a tutela provisória e a improcedência dos pedidos formulados nas três ações civis públicas.

I.3. Processo nº 1003604-29.2025.4.01.4100 Trata-se de ação civil pública, com pedido de tutela de urgência, ajuizada pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia – CREA/RO em face da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e da União Federal, tendo por objeto o processo de concessão da Rodovia BR-364/RO – Lote CN5 (Rota Agro Norte), regido pelo Edital nº 6/2024. Posteriormente, a OAB/RO requereu ingresso no polo ativo. O CREA/RO alegou, em síntese, insuficiência de publicidade e de participação social no procedimento de concessão, falhas na audiência pública, alteração substancial do projeto sem debate adequado, ausência de EIA/RIMA prévio e deficiências relacionadas à segurança viária. Sustentou que o projeto inicial contemplaria duplicação superior a 500 km, posteriormente reduzida para 107,5 km, com início das intervenções apenas no quarto ano da concessão. Requereu, liminarmente, a suspensão do leilão previsto para 27/02/2025 e da assinatura do contrato até a reabertura das audiências públicas e a conclusão e aprovação do EIA/RIMA. No mérito, pediu a nulidade do procedimento licitatório; que a União e a ANTT não promovam novo processo licitatório ou ato relacionado à concessão sem prévia realização e aprovação do EIA/RIMA e garantia de participação efetiva das comunidades e setores afetados; e reconhecimento de que a ausência do EIA/RIMA viola os princípios da precaução, segurança jurídica e eficiência administrativa. Inicial instruída com documentos, com destaque, além daqueles já apresentados no processo 1001008-69.2025.4.01.4101: - Apresentação do projeto CN3 e CN5 (ID. 2174158796). - Relatório simplificado da audiência 13/2021 (ID. 2174159114). Incompetência da 1ª Vara da SJRO declarada, com a remessa à 5ª Vara da SJRO (ID. 2174245718). A OAB/RO, na petição ID. 2174259932, requereu seu ingresso como litisconsorte ativa, sustentando legitimidade para atuação em ação civil pública e defesa de interesses difusos e coletivos. Foi trasladado aos autos, sob o id. 2174278672, despacho proferido na ACP nº 1003580-98.2025.4.01.4100, no qual se determinou tratamento processual semelhante às ações relacionadas à concessão da BR-364/RO, com prévia manifestação das partes sobre tutela, conexão e competência. O CREA/RO, na manifestação ID. 2175657993, reiterou que a controvérsia envolvia restrição de publicidade, redução da extensão da duplicação e ausência de estudo ambiental prévio. Reconheceu a existência de ponto comum com a ACP nº 1001008-69.2025.4.01.4101, especialmente quanto aos estudos ambientais, mas destacou que sua atuação institucional se concentrava em questões técnicas, de infraestrutura e segurança viária. Não se opôs à conexão. A ANTT e a União, na manifestação ID. 2175781235, sustentaram a conexão com a ACP nº 1001008-69.2025.4.01.4101 e defenderam a regularidade da concessão. Alegaram que a Audiência Pública nº 13/2021 foi regularmente divulgada, recebeu contribuições e submeteu à consulta minutas do edital, contrato, PER e EVTEAs. Quanto à duplicação, afirmaram que a modelagem resultou de critérios técnicos, econômicos e tarifários. Sustentaram, ainda, que o EIA/RIMA não constitui requisito para o leilão, mas deve anteceder as intervenções sujeitas a licenciamento, cabendo à futura concessionária obter as licenças pertinentes. Requereram o indeferimento

da tutela. O Ministério Público Federal, na manifestação ID. 2180580629, reconheceu a existência de identidade parcial de pedidos entre esta ação e a ACP nº 1001008-69.2025.4.01.4101 e opinou favoravelmente à reunião dos feitos na Seção Judiciária de Rondônia, em Porto Velho. Na decisão ID. 2182876209, o Juízo reconheceu a conexão desta ação com os processos nº 1001008-69.2025.4.01.4101 e nº 1003580-98.2025.4.01.4100, determinou a reunião dos três feitos, concentrou os atos processuais no processo nº 1001008-69.2025.4.01.4101 e suspendeu os demais. Na mesma decisão, indeferiu os pedidos de tutela provisória de urgência e de evidência, por considerar ausentes os requisitos dos arts. 300 e 311 do CPC/2015. A ANTT, na manifestação ID. 2194256802, informou ciência da decisão de reunião dos processos e consignou que já havia apresentado defesa e documentos no processo principal. Por fim, a União, na contestação ID. 2194617610, reiterou a regularidade do procedimento. Sustentou que o EVTEA e demais estudos eram suficientes para a fase de estruturação da concessão, que os estudos ambientais aprofundados seriam realizados posteriormente pela concessionária no curso do licenciamento e que as escolhas relativas à ampliação da capacidade decorreram de critérios técnicos, econômicos e de modicidade tarifária. Requereu a improcedência dos pedidos. É o relatório. II. FUNDAMENTAÇÃO As três ações civis públicas foram reunidas para processamento e julgamento conjunto por força da decisão de ID. 2182873866, que reconheceu a conexão entre os processos nº 1001008-69.2025.4.01.4101, nº 1003580-98.2025.4.01.4100 e nº 1003604-29.2025.4.01.4100, todos dirigidos, embora sob enfoques parcialmente distintos, contra a higidez do mesmo procedimento de concessão da BR-364/RO – Lote CN5, disciplinado pelo Edital ANTT nº 6/2024. A reunião é particularmente relevante porque as pretensões deduzidas nas três demandas se entrelaçam. Nas ações propostas pelas entidades representativas de povos indígenas questionam-se, essencialmente, a ausência de EIA/RIMA, de ECI/ECT e de consulta prévia, livre e informada antes do leilão; na ação proposta pelo CREA/RO e OAB/RO, embora sob perspectiva institucional própria, discutem-se igualmente a regularidade ambiental e procedimental da concessão, acrescidas alegações relacionadas à publicidade, à alteração do projeto de duplicação e à segurança viária. A apreciação conjunta, portanto, evita conclusões contraditórias acerca da validade do mesmo edital e dos atos dele decorrentes. Na decisão de ID. 2182873866, ao indeferir os pedidos de tutela provisória, já se consignou, em passagem que permanece pertinente ao mérito: Contudo, conforme, explanado, o modelo adotado pela Administração, ao condicionar o início de qualquer intervenção física à prévia obtenção das licenças ambientais – cujo processo abrange obrigatoriamente a realização da CPLI –, já contempla os mecanismos necessários de proteção ao direito de consulta, na fase adequada e antes da implantação do empreendimento. Assim, não há razão jurídica para se impedir a assinatura do contrato como propugnado, pois esta não acarreta, por si só, lesão a direito subjetivo das comunidades indígenas. A mesma decisão registrou: Em relação à urgência, observa-se que a simples realização do leilão configura apenas uma das fases do processo de concessão, o qual ainda demandará cumprimento de diversas etapas administrativas e legais até a efetiva assinatura do contrato e início da exploração do serviço. A jurisprudência é firme no sentido de que o EIA/RIMA não é condição para deflagração do certame licitatório, devendo ser exigido antes da implantação do empreendimento. A instrução posterior não infirmou essas premissas; ao contrário, acrescentou elementos administrativos supervenientes que demonstram a efetiva operacionalização do sistema de controle ambiental e indigenista previsto na estruturação da concessão. A fundamentação, a seguir, estrutura-se em três pontos: o primeiro pontuando que há distinção entre licitação e licenciamento; que não houve violação à participação pública; e que o acórdão do TCU não determinou a anulação do edital, não servindo de substrato à tese autoral. O segundo: o afastamento da alegação de que deveria haver consulta livre, prévia e informada antes do edital de licitação, a partir da jurisprudência da Corte IDH e sua aplicação prática. O terceiro: a redução do trecho a ser duplicado da BR 364/RO não precisava passar por novas audiências públicas; e que não se deve analisar essa escolha da ANTT ignorando toda a complexidade de conceder a rodovia à iniciativa privada. 1. DELIMITAÇÃO DA CONTROVÉRSIA. DISTINÇÃO ENTRE LICITAÇÃO, CONCESSÃO, LICENCIAMENTO E EXECUÇÃO DAS INTERVENÇÕES. EIA/RIMA. PARTICIPAÇÃO PÚBLICA. PUBLICIDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS. ACÓRDÃO Nº 1.373/2024 DO TCU. VALIDADE DOS ATOS POSTERIORES. A controvérsia central não está em definir se o ordenamento jurídico protege o meio ambiente ou os direitos dos povos indígenas, nem em afastar a obrigatoriedade do EIA/RIMA ou da consulta prévia quando presentes seus pressupostos

normativos. Tais deveres são incontroversos. A questão efetivamente submetida a julgamento é temporal e funcional: saber se o EIA/RIMA, os estudos do componente indígena e tradicional e a consulta prevista na Convenção nº 169 da OIT deveriam, necessariamente, estar concluídos antes do leilão e da formalização da concessão, sob pena de nulidade do Edital nº 6/2024 e dos atos subsequentes. A resposta, à vista do regime administrativo demonstrado nos autos, é negativa. O art. 225, § 1º, IV, da Constituição Federal impõe estudo prévio de impacto ambiental para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente. A Resolução CONAMA nº 237/1997, insere o EIA/RIMA no procedimento de licenciamento ambiental quando caracterizada significativa degradação. A exigência jurídica, portanto, volta-se à implantação e execução da intervenção ambientalmente relevante, e não transforma, sem previsão normativa específica, a conclusão do EIA/RIMA em requisito de existência de todo e qualquer procedimento licitatório destinado à futura escolha do empreendedor. A distinção é essencial. Licitar é selecionar o particular que assumirá a execução contratual e os riscos definidos pela Administração; licenciar é avaliar, à luz de projeto e intervenções concretas, a viabilidade ambiental e as condições de sua realização. Confundir esses momentos equivale a exigir, antes mesmo da definição do concessionário responsável pelo empreendimento e pelos respectivos custos, estudos cuja elaboração está contratualmente atribuída justamente ao futuro empreendedor. A própria documentação administrativa é expressa a esse respeito. Na contestação da União, ID. 2194617577, reproduzindo a Nota Técnica nº 30/2025/SUST/SE, consta literalmente: 4.4. Verifica-se, desta forma, dois cenários a respeito do processo do leilão e da concessão da BR 364/RO para análise desta ACP, um primeiro cenário relacionado à descrição do processo do certame, para transferência de titularidade, de transferir ativo para um privado e as responsabilidades acessórias contratuais. O segundo cenário, refere-se à fase seguinte, onde já temos vencedor do certame, que recebe o caderno de encargos e matriz de riscos, onde é desenvolvido o licenciamento ambiental e as medidas socioambientais definidas pela ANTT. 4.5. Ou seja, a empresa vencedora do Leilão deverá seguir todas as exigências necessárias no âmbito do processo de Licenciamento Ambiental, conforme estabelecido na metodologia adotada pela ANTT para concessão de rodovias e ferrovias federais. [...] 4.7. No contrato proposto no certame, estão definidas as responsabilidades da concessionária na obtenção na das licenças ambientais, no caso da Licença Prévia, será necessário a apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, estes alvos desta ACP [...]. A Nota Técnica nº 23/2025/SUST/SE, juntada no ID. 2194617584, é igualmente explícita ao concluir: 5.1 Portanto trata-se de processo de transferência de ativo, quando um negócio jurídico transfere todas as responsabilidades por meio de um contrato, não representando nenhum risco para a apresentação dos estudos ambientais adequados à legislação brasileira. 5.2. Até porque a própria matriz de risco e a modelagem endereçaram responsabilidades, prazos, métodos e custos para o cumprimento dessas etapas, de outra forma a escuta aos povos, em articulação com a Funai consta de cláusula específica do processo de modelagem, razão pela qual também se afasta qualquer risco de não cumprimento. 5.3. Nesse sentido, esta SUST defende a participação dos povos impactados pelos empreendimentos em todas as fases de licenciamento. Além de acompanhar e mediar soluções com o órgão ambiental competente e os órgãos intervenientes, buscando sempre garantir direitos e endereçar soluções, razão pela qual, acompanhará nas fases subsequentes ao leilão todas as ações relacionadas ao licenciamento e escuta. Não há, portanto, suporte para afirmar que a modelagem simplesmente ignorou o componente ambiental e o relegou a momento incerto. O que houve foi alocação temporal e subjetiva das obrigações: estruturação e licitação em uma fase; detalhamento, estudos, obtenção de licenças e execução das intervenções em fase subsequente, sob responsabilidade do concessionário e controle dos órgãos competentes. Esse modo de proceder encontra respaldo nos precedentes já colacionados à decisão de ID. 2182873866: AÇÃO CIVIL PÚBLICA AMBIENTAL. PROCESSO CIVIL. NULIDADE DE EDITAIS DE LICITAÇÃO PARA ARRENDAMENTO DE QUATRO ÁREAS NO PORTO DE SANTARÉM-PA SEM PRÉVIO EIA/RIMA. NULIDADE DA SENTENÇA POR FALTA DE VISTA DE DOCUMENTOS JUNTADOS COM A CONTESTAÇÃO . TUTELA ANTECIPADA EM SENTENÇA DE EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. 1. Os documentos de que o MPF em 1º grau reclama não ter tido vista são inócuos para o julgamento da causa, como aliás se manifestou o MPF em 2º grau. A questão a ser solvida é puramente de direito, atinente ao momento em que deve ser realizado o EIA/RIMA, sem necessidade de se analisar provas de qualquer espécie . 2. O EIA/RIMA não é condição para a licitação

do arrendamento de área portuária, devendo ser procedido apenas antes da implantação do projeto pela empresa que se sagrar vencedora na licitação. 3. Apelação do MPF improvida . Tutela antecipada revogada com consequente prejuízo à apelação das Rés. (TRF-1 - AC: 13140 PA 2000.01.00.013140-2, Relator.: DESEMBARGADOR FEDERAL FAGUNDES DE DEUS, Data de Julgamento: 21/03/2007, QUINTA TURMA, Data de Publicação: 28/06/2007 DJ p.53). No mesmo sentido: PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA . LEILÃO PARA CONCESSÃO DA LINHA DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA FUNIL/ITAPEBI (EDITAL ANEEL 005/2006). EXIGÊNCIA DE PRÉVIO EIA/RIMA. DESNECESSIDADE. I – O EIA/RIMA (estudo de impacto ambiental e relatório de impacto do meio ambiente) não são condições para a realização de procedimento licitatório destinado à concessão de linha de transmissão de energia elétrica, devendo ser procedido apenas antes da implantação do projeto pela empresa que se sagrar vencedora no certame. II - Apelação desprovida. Sentença mantida. (TRF-1 - AC: 0011052820064013301, Relator.: JUIZ FEDERAL GLÁUCIO MACIEL, Data de Julgamento: 01/02/2017, QUINTA TURMA, Data de Publicação: 09/02/2017). A razão jurídica desses julgados não consiste em dispensar avaliação ambiental, mas precisamente em identificar o momento próprio da exigência. Essa conclusão ganha ainda maior relevo no caso porque a BR-364 não constitui rodovia nova a ser aberta integralmente em área até então não afetada. Trata-se de infraestrutura existente. O Ofício nº 1546/2025/DPDS/FUNAI, ID. 2258484354, registra: “Portanto, também é necessário esclarecer que a rodovia BR-364 foi aberta nos anos 1960, ligando a rodovia estadual SP-330 em Cordeirópolis/SP, até Mâncio Lima no estado do Acre, quando ainda não havia licenciamento ambiental no Brasil.” Isso não significa que novas duplicações, ampliações ou intervenções estejam dispensadas de controle; significa apenas que a concessão da operação de infraestrutura preexistente não pode ser equiparada, sem distinção, à própria instalação de cada uma das obras futuras nela previstas. Também sob o prisma econômico-administrativo, a tese autoral inverteria a lógica da concessão. Se os estudos e projetos específicos devem ser custeados pelo empreendedor que executará a intervenção, exigir sua elaboração pelo Poder Público antes da seleção do concessionário significaria antecipar despesa pública cuja responsabilidade contratual é privada, com reflexos potenciais na estrutura de custos e na competitividade do certame. A disciplina invocada pela FUNAI confirma esse aspecto. O ID. 2258484354 registra: 14. Quanto ao pedido para que a Funai seja condenada a elaborar o ECI, a competência para realização de eventuais estudos referentes ao licenciamento ambiental, sejam os ordinários, sejam os de componente indígena, são de obrigação exclusiva do empreendedor. E transcreve o art. 8º da Resolução CONAMA nº 01/1986: “Art. 8º Correrão por conta do proponente do projeto todas as despesas e custos referentes à realização do estudo de impacto ambiental, tais como: coleta e aquisição dos dados e informações, trabalhos e inspeções de campo, análises de laboratório, estudos técnicos e científicos e acompanhamento e monitoramento dos impactos, elaboração do RIMA e fornecimento de pelo menos 5 (cinco) cópias.” Portanto, não se mostra juridicamente consistente sustentar a nulidade do certame porque, antes dele, ainda não haviam sido concluídos estudos atribuídos ao empreendedor que somente seria definido pelo próprio certame. 1.1 Da publicidade dos atos administrativos e da participação pública Também não procede a alegação de que a concessão teria sido estruturada à margem da publicidade ou da participação social. O documento de ID. 2194250895, correspondente ao Aviso de Audiência Pública nº 13/2021, publicado no Diário Oficial da União em 17/12/2021, é inequívoco: A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (...) comunica que realizará Audiência Pública, franqueada aos interessados, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que visa a concessão para exploração do lote rodoviário CN 5, correspondente ao trecho da rodovia BR-364/RO (...). O período para envio de contribuições será do dia 27 de dezembro de 2021 até as 18 horas do dia 25 de fevereiro de 2022 (horário de Brasília). A documentação juntada ainda comprova a realização de sessões em Brasília, Cuiabá, Vilhena e Porto Velho, bem como a divulgação do procedimento a órgãos públicos, autoridades e instituições. A alegação específica do CREA/RO de que o Governo do Estado de Rondônia e os municípios diretamente afetados não teriam sido adequadamente convidados também foi objeto de resposta documental da ANTT. No ID. 2194250406, a autarquia esclareceu literalmente: “Além disso, a equipe de comunicação da ANTT envia convites a parlamentares, instituições públicas e privadas, governos municipais e estaduais das

localidades que perpassem o trecho da rodovia para participação das sessões públicas ocorridas no âmbito das audiências públicas.” A mesma defesa consignou que foram encaminhados e-mails a essas pessoas e entidades, remetendo aos comprovantes anexados, e registrou que, durante o período participativo, foram recebidas 121 contribuições válidas, sendo 88 pelo sistema ParticipANTT e 33 manifestações orais, todas submetidas à análise da equipe técnica. Também o documento ID. 2194617580 registra as informações acima. Esses elementos não autorizam afirmar, sem individualização documental, que cada município de Rondônia recebeu convite nominal específico, mas afastam a premissa mais ampla de inexistência de estratégia de divulgação ou de participação efetiva. A invalidade do procedimento exigiria demonstração de que forma de publicidade juridicamente exigida deixou de ser observada ou de que determinado interessado foi concretamente impedido de participar, não bastando a ausência de menção nominal, no relatório resumido, a cada ente público potencialmente interessado. A participação pública não garante ao participante o direito de ver acolhida sua proposta nem cristaliza a versão preliminar submetida ao debate. Sua função é abrir o processo decisório ao conhecimento e à contribuição social. Uma modelagem que receba contribuições, reavalie premissas e posteriormente adote solução diversa daquela inicialmente cogitada não é, apenas por isso, inválida. É exatamente por essa razão que a posterior redução da extensão da duplicação não pode ser tratada, automaticamente, como prova de fraude à audiência. Seria necessário demonstrar que a alteração eliminou a utilidade da participação anterior, ocultou informação essencial ou suprimiu oportunidade juridicamente necessária de manifestação. Essa demonstração não foi produzida. Também não procede, por si só, a crítica de que a participação teria sido meramente formal em razão da complexidade técnica dos documentos ou do formato das sessões. O ID. 2194250966 regi

Leia o comentário especializado desta decisão no site

 Fale com o escritório

Tire suas dúvidas com nossa equipe especializada em Direito Ambiental.

WhatsApp: (66) 99955-5402

Diovane Franco Advogados • OAB/MT 29.530 • diovanefranco.com.br
Sinop/MT • Belem/PA • Brasília/DF • Novo Progresso/PA • Rio de Janeiro/RJ

Documento gerado a partir de publicação oficial. A reprodução é permitida desde que citada a fonte.