

Suspensão de Liminar e de Sentença nº 1004113-77.2021.4.01.0000/MT

Autos de origem nº 01002841-46.2020.4.01.3601

Requerente: ESTADO DE MATO GROSSO

Requerido: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Exmo. Des. Presidente do Eg. TRF1,

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador Regional da República infra-assinado, irresignado com a r. decisão que suspendeu a tutela provisória, vem interpor o presente

AGRADO INTERNO

com fulcro no art. 4º, §3º, da Lei nº 8.437/1992, art. 1.021, do CPC, e no § 3º do art. 321 do RITRF1, requerendo, caso não seja exercido o juízo de retratação, seu julgamento pela Egrégia Corte Especial desse Tribunal, na forma das razões anexas, em que espera a reforma.

Brasília, *[data da assinatura digital]*.

[assinado digitalmente]

FELÍCIO PONTES JR.

Procurador Regional da República

Suspensão de Liminar e de Sentença nº 1004113-77.2021.4.01.0000/MT

Autos de origem nº 01002841-46.2020.4.01.3601

Requerente: ESTADO DE MATO GROSSO

Requerido: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Colenda Corte,

Egrégio Tribunal,

RAZÕES DO AGRAVO INTERNO

I.

Da tempestividade do recurso

O Ministério Público Federal, por meio desta Procuradoria Regional da República, teve ciência da decisão que deferiu a suspensão da liminar concedida na data de 29/04/2021 (intimação de id. 113589024), sendo, consequentemente, tempestiva a presente irresignação.

Do Cabimento do Agravo

O regimento interno desta Corte Federal, em caso de decisões proferidas no âmbito de em ações civis públicas e em consonância com a legislação vigente, prevê expressamente a possibilidade de suspensão de decisão liminar em ação civil pública e também a interposição de agravo em face dessa.

Assim, resulta evidente o cabimento do presente recurso, em face de decisão proferida em sentido oposto à pretensão deduzida pelo Ministério Público Federal.

II. Das razões recursais

II.1. Breve síntese dos autos

Cuidam-se os autos de requerimento de suspensão da decisão liminar prolatada pelo Juízo da 1^a Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Cáceres que, nos autos da ação civil pública movida pela *Parquet* Federal com vistas à declaração da necessidade de licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA e confecção de avaliação ambiental integrada como pressuposto jurídico para o Estado do

Mato Grosso dê continuidade a licenciamentos ambientais de terminais portuários ou portos na hidrovia, deferiu parcialmente a tutela de urgência, para:

(i) suspender os licenciamentos de terminais portuários em andamento e eventuais licenças ambientais expedidas no Tramo Norte do Rio Paraguai (licenciamentos em andamento do Porto do Barranco Vermelho e do Terminal Portuário Paratudal e licença de operação do Porto Fluvial de Uso Misto de Cáceres);

(ii) reconhecer a necessidade de licenciamento ambiental da hidrovia e da elaboração de avaliação ambiental integrada do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA, estipulando o prazo de 60 dias para que a autarquia ambiental “*traga aos autos um plano de trabalho e um prazo adequado para o cumprimento da decisão*”

Sustenta, o Estado do Mato Grosso, em síntese, que a r. decisão apontada viola bens jurídicos tutelados pelo direito positivo sob as seguintes óticas:

(i) “lesão à ordem pública em decorrência do esvaziamento da autonomia federativa do Estado de Mato Grosso”;

(ii) “lesão à ordem pública ante a invasão judicial no mérito do ato administrativo – grave ofensa à Separação dos Poderes”;

(iii) “lesão à ordem pública em razão do embaraço à execução de políticas públicas e à prestação de serviço público”;

(iv) “lesão à ordem econômica ante o nefasto prejuízo ao desenvolvimento do Estado de Mato Grosso como um todo e da região polo de Cáceres, em particular”

Ao proferir a r. sentença, o d. juízo *a quo*, no mesmo ato, concedeu tutela provisória de urgência para a **desocupação parcial** da área ainda não ocupada pelos indígenas da etnia Bororo.

Manifestou-se o Ministério Público Federal pelo indeferimento da medida liminar (id. 98297529).

O pedido de suspensão da liminar fora deferido pelo Ilustre Presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (id. 101168053).

É contra essa decisão que o presente recurso se volta.

II.2. Razões para reforma da decisão

Na origem cuida-se de Ação Civil Pública, ajuizada pelo a MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face do IBAMA, ESTADO DE MATO GROSSO, ASSOCIAÇÃO PRO HIDROVIA DO RIO PARAGUAI – APH, GPG SERVIÇOS PORTUÁRIOS LTDA. e COMPANHIA DE INVESTIMENTOS DO CENTRO OESTE, objetivando a concessão de medida judicial que:

- (i) declare a necessidade de licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA;
- (ii) declare a necessidade da Avaliação Ambiental Integrada do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA como pressuposto jurídico para o ESTADO DO MATO GROSSO, por meio da Secretaria de Meio Ambiente, expedir Termo de Referência, dar continuidade a licenciamentos ambientais ou expedir licença ambiental – seja ela prévia, de instalação ou de operação – de Terminais Portuários ou Portos no Tramo Norte do Rio Paraguai (trecho entre Cáceres/MT e Corumbá/MS);
- (iii) anule os licenciamentos já realizados e em andamento e da Licença de Operação nº 321710/2020 da SEMA-MT;
- (iv) declare a nulidade o dos Estudos de Impacto Ambiental do Tramo Norte do Rio Paraguai, bem como quaisquer licenças ambientais, enquanto não realizados EIA-RIMA com área de influência que leve em conta toda a extensão da bacia hidrográfica na definição da área de influência.

O magistrado de piso deferiu, parcialmente, a tutela de urgência pleiteada, nos seguintes termos:

- a) determinar a SUSPENSÃO dos licenciamentos de terminais portuários em andamento e eventuais licenças ambientais expedidas no decorrer desta ação civil pública no Tramo Norte do Rio Paraguai;
- b) determinar a SUSPENSÃO dos licenciamentos do PORTO DO BARRANCO VERMELHO (de responsabilidade da GPG SERVIÇOS PORTUÁRIOS LTDA - Processo nº 635859/2019) e do TERMINAL PORTUÁRIO PARATUDAL (cuja empreendedora é a COMPANHIA DE INVESTIMENTOS DO CENTRO OESTE S.A. - Processo nº 677928/2017);
- c) determinar a SUSPENSÃO da Licença de Operação de nº 321710/2020 do PORTO FLUVIAL DE USO MISTO de Cáceres/MT (tendo por empreendedora a ASSOCIAÇÃO PRO HIDROVIA DO RIO PARAGUAI – APH);

- d) DECLARAR a necessidade (i) de licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA e (ii) da Avaliação Ambiental Integrada do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA;
- e) DETERMINAR ao IBAMA que, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, traga aos autos um plano de trabalho e um prazo adequado para o cumprimento da decisão, a ser apreciado por este Juízo, após manifestação do MPF.

Alegou, o Estado do Mato Grosso, que tal medida resultaria em grave lesão à ordem pública e a ordem econômica, sob os seguintes argumentos:

- a) lesão à ordem pública em decorrência do esvaziamento da autonomia federativa do Estado de Mato Grosso, uma vez que o efeito prático da decisão liminar ora combatida é, indiscutivelmente, o esvaziamento da autonomia federativa do Estado de Mato Grosso e da sua competência licenciadora, subjugando o ente público estadual à vontade da autarquia federal de meio ambiente, sem que haja norma que subordine o Estado à política licenciadora do IBAMA, bem como afronta a ordem legalmente estabelecida para a ação da Administração Pública estadual, impedindo o exercício de suas funções, com a paralisação do poder de polícia ambiental do Estado de Mato Grosso;
- b) lesão à ordem pública ante a invasão judicial no mérito do ato administrativo em ofensa à Separação dos Poderes;
- c) lesão à ordem econômica ante o nefasto prejuízo ao desenvolvimento do Estado de Mato Grosso, especialmente a região polo de Cáceres, uma vez que a decisão judicial acarreta efetivo embaraço à execução de políticas públicas e à prestação de serviços públicos de transporte hidroviário de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia em seu território, atividade essencial para o desenvolvimento estratégico da região.

Pois bem. Tais argumentos não devem prosperar.

O Ministério Público Federal – MPF, ajuizou ação civil pública com o objetivo de ver reconhecida a necessidade de licenciamento ambiental da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai e da confecção de Avaliação Ambiental Integrada do Tramo Norte do Rio Paraguai, providências a cargo do IBAMA, para a posterior análise de licenciamento de unidades portuárias que pretendem operar no referido trecho de hidrovia.

No caso em tela, a pretensão ministerial se orienta pela regularização ambiental da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai, pressuposto para a concessão de licenciamento para a operação e desenvolvimento de atividades portuárias.

Destaque-se que o cerne da discussão trazida na ação originária é sobre a necessidade de licenciamento ambiental da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA e da Avaliação Ambiental Integrada do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA, o que, à evidência, não se confunde com o licenciamento dos portos ou das unidades portuárias pela SEMA-MT.

No que se refere à suposta ofensa a separação de poderes, tem-se que a intervenção do Poder Judiciário, *in casu*, denota-se **imprescindível**, haja vista a constatação de que o Estado do Mato Grosso, por intermédio da Secretaria de Meio Ambiente (SEMA-MT), vem dando sequência ao licenciamento ambiental de terminais portuários e portos na hidrovia Tramo Norte do Rio Paraguai (licenciamentos em andamento do Porto do Barranco Vermelho e do Terminal Portuário Paratudal e licença de operação do Porto Fluvial de Uso Misto de Cáceres), a despeito da inexistência de licenciamento ambiental da hidrovia e de avaliação ambiental integrada confeccionada pelo órgão competente (IBAMA).

Tais atos administrativos, não é demais ressaltar, figuram como inequívoco pressuposto jurídico para que o Estado, por meio do respectivo órgão ambiental, no exercício de suas atribuições legais, possa dar continuidade a licenciamentos ambientais de terminais portuários ou portos no Tramo Norte do Rio Paraguai, eis que, como bem pontuado na r. decisão questionada, “***não há como liberar a operação desses portos sem levar em consideração como requisito essencial o licenciamento da hidrovia***”. A propósito, vejamos o delineamento da questão a partir da descrição posta na exordial da ação civil pública, vejamos:

“*De acordo com o ordenamento jurídico pátrio, (i) o licenciamento de unidades portuárias e de portos pela SEMA-MT não se confunde*

(ii) com o licenciamento da hidrovia a cargo do IBAMA e (iii) com o licenciamento de dragagens pelo IBAMA.

A pretensão de declarar a necessidade de licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA e da Avaliação Ambiental Integrada do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA como condição de validade de licenciamento de Portos ou Unidades Portuárias tem o interesse de agir evidenciado no caso dos autos em razão da crise de certeza sobre o tema, uma vez que a SEMA-MT, em síntese, considera juridicamente suficientes o licenciamento de unidades portuárias e de portos e a obediências às normas de navegação para que os empreendimentos venham a operar.

No procedimento extrajudicial presidido pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, a **SEMA-MT** afirmou que a mera obediência às normas de navegação “impede que as embarcações venham a exceder a capacidade da via na vegável”, mencionando, nos esclarecimentos prestados, apenas um ato do IBAMA, consistente na “Licença de Operação n.º 18/1998”.

“A atividade de navegação fluvial em si não é sujeita ao licenciamento ambiental, mas cumpre com a legislação aplicável, a qual envolve a obediência a tratados internacionais (Tratado da Hidrovia – promulgado pelo Decreto Lei 2.716 de 10 de agosto de 1998), a obtenção da autorização federal para operar como empresa de navegação fluvial (ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários), no caso da empresa brasileira, bem como cumprir com os preceitos legais estabelecidos com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação, e a prevenção da poluição ambiental por meios das Normas da Autoridade Marítima da Diretoria de Portos e Costas-DPC.

Para este último caso, a Autoridade Marítima, no caso, o Comandante do 6º Distrito Naval, fixa as normas pertinentes através das publicações das NPCF – Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial do Pantanal e que devem ser obedecidas por todas as embarcações demandantes ao Tramo Norte do rio Paraguai.

Convém salientar que a obediência às normas de segurança da navegação justamente impede que as embarcações venham a exceder a capacidade da via navegável e com isso provocar danos à mesma ou alterações morfológicas danosas ao meio ambiente.

[...] A exigência de estudos prévios relativos aos impactos cumulativos e sinérgicos constam do Termo de referência bem como consta toda exigência legal para a proteção ambiental incluindo procedimentos de consulta e audiência pública na forma estabelecida por lei.

[...] Do exposto a resposta à terceira questão é sim, o processo de licenciamento ambiental e de autorização da atividade portuária é suficientemente robusto e juridicamente suficiente para permitir o funcionamento desta unidade portuária dentro dos padrões legais e

técnicos estabelecidos pela legislação aplicável. [...] Quanto ao licenciamento [da hidrovia, cabe esclarecer que o processo é conduzido pelo IBAMA conforme Licença de Operação nº 18/1998" (DOC. 01 - fls. 614/618, g n)

Sucede, todavia, que a mencionada Licença de Operação nº 18/1998 emitida pelo **IBAMA** é apenas para dragagem e não se confunde com o licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai do **IBAMA** e com uma Avaliação Ambiental Integrada do **IBAMA**, conforme se verá nos itens que seguem.

(...)

A licença de operação nº 18/1998, emitida pelo **IBAMA** e mencionada pela **SEMA-MT** como instrumento de "licenciamento de hidrovia" (DOC. 01 -fl. 618), tem por objeto as "dragagens de manutenção na Hidrovia do Alto Paraguai":

(...)

Tal licença tem sido objeto de sucessivas prorrogações, a teor da informação prestada pelo **IBAMA** no procedimento extrajudicial que tramitou no **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**:

(...)

Ocorre que o licenciamento de dragagem não se confunde com o licenciamento da própria hidrovia pelo **IBAMA** e com a Avaliação Ambiental Integrada.

Sobre o tema, deve-se ter em mente, em primeiro lugar, que a competência de licenciamento de hidrovia do IBAMA decorre não só do fato de que o Tramo Norte do Rio Paraguai (entre Cáceres/MT e Corumbá/MS) alcança dois Estados (art. 7º, XIV, e, da LC 140), mas também de expressa previsão do Decreto 8.437/15 da Presidência da República:

*Decreto 8.437/15 - Regulamenta o disposto no art. 7º, caput, inciso XIV, alínea "h", e parágrafo único, da Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, para estabelecer as **tipologias de empreendimentos e atividades** cujo licenciamento ambiental será de competência da União.*

[...]

Art. 3º Sem prejuízo das disposições contidas no art. 7º, caput, inciso XIV, alíneas "a" a "g", da Lei Complementar nº 140, de 2011, serão licenciados pelo órgão ambiental federal competente os seguintes empreendimentos ou atividades:

III - hidrovias federais:

a) implantação;

A **SEMA-MT**, aliás, não busca atribuir para si essa atribuição do **IBAMA**, mas parte do pressuposto que a Licença de Operação nº

18/98 é ambientalmente suficiente para embasar o licenciamento e ulterior operação de unidades portuárias por ela, SEMA-MT, licenciadas, valendo citar o seguinte trecho da manifestação do Órgão Estadual:

“[...] cabe ao IBAMA a competência legal para o licenciamento de quaisquer intervenções na via navegável no Tramo Norte do rio Paraguai, como, aliás, tem sido executado desde o ano 2000, com as dragagens efetuadas pela AHIPAR – Administração da Hidrovia do rio Paraguai, cabendo à SEMA-MT, a competência para o licenciamento ambiental das instalações portuárias localizadas no território do estado” (DOC. 01 - fl. 614).

Firmada tal premissa, tem-se que a diferença entre licenciar a **dragagem** (objeto da citada Licença de Operação n.º 18/98 pelo IBAMA) e **hidrovia** decorre do próprio anexo 1 da Resolução de n.º 237 do CONAMA, a qual estipula as “ATIVIDADES OU EMPREENDIMENTOS SUJEITAS AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL” e prevê, em dispositivos diversos, a hidrovia (é uma “obra civil”) e dragagens (é um “serviço de utilidade”):

“ANEXO 1 ATIVIDADES OU EMPREENDIMENTOS SUJEITAS AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

[...]

Obras civis - rodovias, ferrovias, hidrovias , metropolitanos

[...] Serviços de utilidade - dragagem e derrocamentos em corpos d’água.”

Apesar dessas expressas previsões normativas, houve, na audiência pública de Barranco Vermelho, ocorrida em 30.10.2020, manifestação no sentido de que a legislação brasileira não tem previsão de licenciamento de hidrovias:

Lembrou que não existe na legislação brasileira licenciamento de hidrovia, e sim licenciamento de pontos (ponto de dragagem, de deslocamento), sempre com base em Termos de Referência emitidos pelo Lembrou que não existe na legislação brasileira licenciamento de hidrovia, e sim licenciamento de pontos (ponto de dragagem, de deslocamento), sempre com base em Termos de Referência emitidos pelo Ibama e Sema” (DOC. 02 – ata da audiência pública – fls. 1472/1480– linhas 334-339, g n).

No procedimento extrajudicial instaurado pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, o IBAMA consignou que analisa a sinergia de impactos dentro do “processo de licenciamento ambiental para instalação e operação de hidrovias”, ratificando a informação de que, no caso, está licenciada a “atividade de dragagem”:

“Ao longo do processo de licenciamento ambiental para instalação e operação de hidrovias, o Ibama analisa a sinergia de impactos sobre a área de influência de cada empreendimento especificamente, definida no Estudo de

Impacto Ambiental (EIA). No que tange às hidrovias, buscando a contínua melhoria do licenciamento ambiental federal, o Ibama aprovou no final de 2018 o Termo de Referência para a elaboração do Plano Básico Ambiental (PBA) de empreendimentos hidroviários, o qual apresenta diretrizes mínimas para o monitoramento pontual (áreas de dragagem) e monitoramento contínuo (ao longo de toda a hidrovia) de impactos ambientais relacionados. [...] Por outro lado, a motivação técnica adotada pelo referido Conselho [Comitê Nacional de Zonas Úmidas], na exposição de motivos da Recomendação supramencionada, será avaliada quanto à sua pertinência e quanto aos critérios qualitativos de tomada de decisão, por esta Autarquia, considerando a atividade de dragagem licenciada por este Instituto" (fl. 393/394 do DOC. 01, g n).

O DNIT, na mesma toada, afirmou expressamente que a "LO 18/98 é uma licença que o IBAMA autoriza tão somente a atividade de manutenção de Dragagem do canal de Navegação" (fl. 440 do DOC. 01, g n). Tanto é assim que, recentemente, em 04.11.2020, o DNIT publicou o EDITAL PREGÃO ELETRÔNICO Nº 377/2020-19, tendo por objeto a "contratação de empresa para execução de Serviços de Manutenção/Recuperação de ativos na Hidrovia HN-950 (Rio Paraguai), sob a coordenação da Superintendência Regional DNIT/MS, segundo as condições, quantidades, especificações e exigências estabelecidas neste instrumento e seus anexos", baseando-se exatamente na "Licença Ambiental de Operação nº 18/1998 (7ª Renovação) emitida pelo IBAMA (ANEXO III DO TERMO DE REFERÊNCIA - Licença Ambiental), vigente por solicitação de renovação" (DOC. 01 – fls. 1153 e ss.).

Sendo esse o contexto, considerando que há previsão expressa na legislação de "licenciamento de hidrovia", aliado à constatação de que ela não se confunde com "licenciamento para dragagem", tem-se que a sua exigência não é inócuia, isto é, não pode ser simplesmente ignorada.

Isso porque não há o menor sentido lógico-jurídico em ser licenciada uma Unidade Portuária ou Porto pela SEMA-MT que não possa se valer juridicamente da naveabilidade em escala industrial da hidrovia, em relação à qual não há licenciamento ambiental pelo IBAMA ou Avaliação Ambiental Integrada pelo IBAMA! Afinal, embarcações paradas não importam e nem exportam!

A lógica ensina que a causa deve preceder ao efeito (*causa debet procedere effectum*), sob pena de se incorrer em absurdo na interpretação (*absurdus intellectu ab omni dispositione est abjiciendus*)!

Não é por outra razão que a Resolução n.º 1 do CONAMA, que estabelece definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da **Avaliação de Impacto Ambiental** (como o **EIA-RIMA**), prevê que o **Órgão Ambiental Licenciador** deve, ao determinar a execução do **Estudo de Impacto Ambiental**, fixar as diretrizes à luz das peculiaridades do projeto e das características ambientais da área. *In verbis*:

Artigo 5º - O estudo de impacto ambiental, além de atender à

legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais: [...]

Parágrafo Único - Ao determinar a execução do estudo de impacto ambiental o órgão estadual competente, ou o IBAMA ou, quando couber, o Município, fixará as diretrizes adicionais que, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área, forem julgadas necessárias, inclusive os prazos para conclusão e análise dos estudos.

Artigo 6º - O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas: [...]

Parágrafo Único - Ao determinar a execução do estudo de impacto Ambiental o órgão estadual competente; ou o IBAMA ou quando couber, o Município fornecerá as instruções adicionais que se fizerem necessárias, pelas peculiaridades do projeto e características ambientais da área.

Dando concretude a isso, a SEMA-MT expediu os “Termos de Referência”, que fixa as “Diretrizes para a Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental RIMA” do Porto do Barranco Vermelho (n.º 112690) e do Terminal Portuário Paratudal (n.º 113440), exigindo, no item ii.4.1 de ambos os Termos de Referência, como “Documento Administrativo Obrigatório” a “Licença Transporte Hidroviário junto ao Ibama”:

- O Termo de Referência para Elaboração de RIA-RIMA de n.º 112690, exarado pela Coordenadoria de Licenciamento da SEMA/MT (fls. 36/74), fixa as “diretrizes para a Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA à empresa GPS SERVIÇOS PORTUÁRIOS LTDA”:

“[...] II.4.1 Documentos Administrativos Obrigatórios

a) Requerimento Padrão modelo SEMA;

b) Cópia da guia de recolhimento da taxa de serviços SEMA, devidamente quitada;

c) Publicação do pedido da licença em periódico local ou regional e Diário Oficial do Estado, original e/ou fotocópia autenticada (página inteira);

d) Cópia da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), contendo a descrição específica da atividade desenvolvida pelo profissional no estudo;

e) Cópia da Declaração do Cadastro Técnico Estadual (SEMA) dos profissionais responsáveis pela elaboração dos projetos de engenharia e do Estudo de Impacto Ambiental;

f) Anuênciia dos proprietários das áreas que será implantado empreendimento;

g) Declaração da prefeitura, manifestando que o empreendimento está de acordo com as leis de uso e ocupação do solo do município;

h) Caso o requerente seja representado por terceiros, apresentar Procuração para o representante;

i) Caso o requerente seja pessoa jurídica apresentar cópia do CNPJ, Inscrição Estadual, e cópia dos documentos do representante legal (RG e CPF), Contrato Social ou Certidão Simplificada emitida pela Junta Comercial, e no caso de empresas por cotas limitadas (LTDA) ou cópia da ata da última assembleia onde se definiu a diretoria, no caso das Sociedades Anônimas;

j) Informações da empresa que efetuará o transporte hidroviário dos grãos e insumos/fertilizantes;

k) Documento de manifestação da Marinha referente a navegação das barcaças;

l) Documentos autorizativos da ANTAQ; e

m) Licença transporte hidroviário junto ao IBAMA". (DOC. 01 – fls. 41/42, g n).

Da leitura se vê que, nos termos de Referência dos licenciamentos ambientais em comento (PORTO DO BARRANCO VERMELHO - GPG SERVIÇOS PORTUÁRIOS LTDA; TERMINAL PORTUÁRIO PARATUDAL - COMPANHIA DE INVESTIMENTOS DO CENTRO OESTE S.A.), foi exigida pela SEMA-MT a licença hidroviária junto ao IBAMA (alínea m), a qual não se confunde com a documentação expedida pela Marinha (alínea k) e pela ANTAQ (alínea l).

Portanto, o licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai, enquanto pressuposto jurídico obrigatório, é condição de validade para o licenciamento ambiental de Portos ou Unidades Portuários, de modo que, inexistindo, tal como sucede na espécie, são inválidos os licenciamentos ambientais em andamento e a licença de operação já deferida para o Porto Fluvial de Uso Misto de Cáceres-MT.

De rigor, portanto, a aplicação do princípio da legalidade no direito público e da teoria dos motivos determinantes, senão vejamos.

Em razão do princípio da legalidade no direito público, há a necessidade dos atos administrativos conterem o motivo de fato, isto é, um “conjunto de circunstâncias, de acontecimentos, de situações que levam a Administração a praticar o ato”, e o motivo de direito, que é o plexo de normas em função das quais aquelas circunstâncias são relevantes, expondo-os na motivação.

Na hipótese de o motivo de fato não corresponder à realidade, revelase de imediata aplicabilidade a TEORIA DOS MOTIVOS DETERMINANTES, a qual, mediatamente, dá ensejo à nulidade do ato administrativo, conforme leciona, com maestria, o Prof. CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO:

(...)

É iterativa a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que, “consoante a teoria dos motivos determinantes, o administrador vincula-se aos motivos elencados para a prática do ato administrativo. Nesse contexto, há vício de legalidade não apenas quando inexistentes ou inverídicos os motivos suscitados pela administração, mas também quando verificada a falta de congruência entre as razões explicitadas no ato e o resultado nele contido” (MS 15.290/DF, Rel. Min. Castro Meira, Primeira Seção, julgado em 26.10.2011, DJe 14.11.2011).

Para o Tribunal da Cidadania, tal teoria se aplica, inclusive, para atos discricionários, o que, a fortiori, torna mais clara a vinculação do ESTADO DO MATO GROSSO à exigência de licenciamento hidroviário do IBAMA, na forma da legislação já mencionada e dos próprios Termos de Referência.

No caso, considerando que a SEMA-MT exigiu como “documento administrativo obrigatório” a “Licença [de] transporte hidroviário junto ao IBAMA” (motivo determinante), aliado ao fato de que inexiste o licenciamento de hidrovia, as licenças ambientais de unidades portuárias ou portos não podem ser deferidas.

Portanto, ausente o suporte fático de licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA, não há que se falar em consequência licenciamento ambiental (antecedenti destructo, no datur consequentia), devendo ser anulados os procedimentos de licenciamento ambiental em trâmite de Porto e Unidade Portuária (PORTO DO BARRANCO VERMELHO - GPG SERVIÇOS PORTUÁRIOS LTDA; TERMINAL PORTUÁRIO PARATUDAL - COMPANHIA DE INVESTIMENTOS DO CENTRO OESTE S.A.), bem como eventuais licenças ambientais expedidas em favor dos empreende dores REQUERIDOS (no atual ensejo, como já consignado, apenas a Licença de Operação de n.º 321710/2020 do PORTO FLUVIAL DE USO MISTO foi expedida em favor da ASSOCIAÇÃO PRO HIDROVIA DO RIO PARAGUAI – APH).

Não bastasse a exigência de licenciamento da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai como condição para licenciamento de Unidades Portuárias e Portos, impõe-se fixar como pressuposto para a realização do licenciamento de Portos e Unidades Portuárias a realização de Avaliação Ambiental Integrada pelo IBAMA do Tramo Norte do Rio Paraguai, que é o instrumento que permite, em suma, realizar avaliação espacial e temporal dos efeitos integrados e sinérgicos dos projetos previstos nos diferentes cenários, bem como fixar diretrizes gerais para a implantação de novos projetos.
(...)

A competência do IBAMA para tal estudo decorre do fato de que o Tramo Norte do Rio Paraguai (entre Cáceres/MT e Corumbá/MS) alcança dois Estados (art. 7º, XIV, e, da LC 140) e é o IBAMA (ao lado do ICMBIO) o “Órgão de Execução Federal” da política e diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente dentro do Sistema Nacional de Meio Ambiente (art. 6º, IV, da PNMA).

Com efeito, não são o DNIT, a ANTAQ e a MARINHA “Órgãos Executores” da PNMA, malgrado atuem no tema de forma

interseccional.

O DNIT/AHIPAR, aliás, se manifestou no procedimento extrajudicial instaurado pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL no sentido de que a "AHIPAR/DNIT restringe-se à manutenção do leito navegável, não tendo competência e atribuição na administração e construção de portos fluviais, bem como, já dito anteriormente, o DNIT licencia ambientalmente obras de melhoria ou manutenção da via navegável, mas não licencia a operação portuária e de navegação realizada por empresas" (DOC. 01 – fls. 98/101).

Por sua vez, a ANTAQ informou que não trata da administração da hidrovia, mas apenas da regulação e fiscalização do "transporte aquaviário no modal aquaviário (cargas/passageiros) especificamente cargas em geral (Terminal Privativo – TUP) e passageiro na prestação do serviço ao embarque e desembarque de pessoas nos portos públicos (de turismo) da região do MS e MT" (DOC. 01 – fls. 384/385).

A MARINHA DO BRASIL declarou que as normas de segurança da navegação não eximem os interessados do cumprimento de obrigações perante outros órgãos, inclusive ambientais: "compete à Autoridade Marítima ou a seus representantes, emitir parecer, exclusivamente, sobre os aspectos concernentes ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, não eximindo o interessado de obrigações perante outros órgãos competentes, inclusive ambientais. [...] No tocante à navegação no tramo norte do rio Paraguai, de Corumbá-MS à Cáceres-MT, as regras em vigor encontram-se disponíveis nas Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial do Pantanal (NPCF), mais especificamente no subitem b do item 0504, disponível no endereço eletrônico www.marinha.mil.br/cfpn" (DOC. 01 - fl. 379, g n).

Portanto, não há dúvidas de que cabe ao IBAMA o papel de realizar a Avaliação Ambiental Integrada do Tramo Norte do Rio Paraguai, o que, em absoluto, não se confunde com a atribuição da SEMA-MT de licenciar portos e unidades portuárias nas hipóteses legais".

Importante relembrar que essa Presidência ponderou, recentemente, no julgamento do SL 1038190-49.2020.4.01.0000, que a *"ordem Administrativa é, assim, não a que pretenda impor a vontade da autoridade pública, mas, unicamente, a ordem estabelecida, em lei, para os atos da Administração"*.

No conceito, está compreendido a ordem administrativa geral, a qual contempla a normal execução dos serviços públicos e o devido exercício das funções da administração. Dito isso, não se vislumbra qualquer risco de lesão à ordem pública administrativa do Estado do Mato Grosso.

Longe de configurar indevida ingerência do Poder Judiciário no mérito administrativo, a decisão resguarda o interesse público

contra atuação imprudente e inócuas do Administrador, direcionada, a toda evidência, a subverter normas jurídicas de proteção ambiental e causar inestimáveis prejuízos ao ente federativo, considerando que, como salientado, “*não há o menor sentido lógico-jurídico em ser licenciada uma Unidade Portuária ou Porto pela SEMA-MT que não possa se valer juridicamente da navegabilidade em escala industrial da hidrovia, em relação à qual não há licenciamento ambiental pelo IBAMA ou Avaliação Ambiental Integrada pelo IBAMA! Afinal, embarcações paradas não importam e nem exportam!*”

Ressalte-se que um dos empreendedores, Companhia de Investimentos do Centro-Oeste, ajuizou Mandado de Segurança perante a Justiça Federal do Mato Grosso cujo principal objetivo era o reconhecimento da atribuição do Ibama para o licenciamento ambiental, eis que o projeto para instalação de porto no Rio Paraguai, município de Cáceres, desenvolveria suas atividades de transporte fluvial em área que ultrapassaria os limites do estado do Mato Grosso.

Como bem ressaltado pelo il. Magistrado de 1º grau, a ação civil pública ajuizada atende também aos interesses dos empreendedores trazendo segurança jurídica e econômica, pois pretende a análise global dos impactos causados pelas atividades portuárias e pela hidrovia em área de relevante interesse ambiental, qual seja: o Pantanal Mato-grossense e o Rio Paraguai.

A própria petição inicial relembra o precedente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, no caso do Porto de Morrinhos, também em Cáceres/MT, onde restou definida a necessidade da Avaliação Ambiental Integrada como instrumento obrigatório para definição e fixação dos efeitos cumulativos e sinérgicos do empreendimento. Leia-se a ementa do referido precedente:

DIREITO AMBIENTAL. HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ. PORTO DE MORRINHOS, NA REGIÃO DE CÁCERES/MT. PRETENSÃO DE CONSTRUÇÃO PARA INCREMENTO DA NAVEGAÇÃO CINCO VEZES A CAPACIDADE ATUAL. LICENCIAMENTO REQUERIDO À FEMA/MT E EIA/I RIMA ISOLADO. LIMIAR DO

PANTANAL MATOGROSSENSE ("PATRIMÔNIO NACIONAL" E "PATRIMÔNIO NATURAL DA HUMANIDADE"). ADAPTAÇÃO DA HIDROVIA PROPRIAMENTE DITA. CONSEQUÊNCIA INEVITÁVEL. IMPACTO AMBIENTAL DE CARÁTER REGIONAL. COMPETÊNCIA DO IBAMA PARA O LICENCIAMENTO. APRECIAÇÃO CONJUNTA DO PEDIDO DE LICENCIAMENTO DAS DIVERSAS OBRAS. NECESSIDADE. PRINCÍPIOS DA PREVENÇÃO E PRECAUÇÃO. CONSULTA ÀS POPULAÇÕES ATINGIDAS. EXIGÊNCIA IMPLÍCITA. 1. Nos termos do Tratado de Santa Cruz de La Sierra, os países signatários (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai): a) garantirão mutuamente facilidades de acesso e operação nos portos localizados na Hidrovia Paraguai-Paraná; b) promoverão medidas tendentes a incrementar a eficiência dos serviços portuários prestados às embarcações e às cargas que se movem pela Hidrovia e o desenvolvimento de ações de cooperação em matéria portuária e de coordenação de transporte internacional; c) adotarão medidas necessárias para criar as condições que permitam otimizar os serviços de praticagem e pilotagem para as operações de transporte fluvial realizadas pelas embarcações dos países que integram a Hidrovia; d) revisarão as características e os custos dos serviços de praticagem e pilotagem com o objetivo de readequar sua estrutura, de modo a harmonizar as condições de prestação do serviço, reduzir os custos e garantir uma equitativa e igualitária aplicação destes para todos os armadores da Hidrovia. 2. Não há propriamente plano unitário de reconstrução da hidrovia, mas um compromisso de gradativo melhoramento de suas atuais condições. Não haverá, assim, demolição e posterior reconstrução (instalação) de uma obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente para os efeitos do art. 225, § 1º, IV, da Constituição. Não há, por isso, necessidade de interferir na organização e funcionamento de portos que existiam antes da assinatura do mencionado tratado. 3. Extinção do processo, por ausência de interesse processual do autor, em relação às réis Fundação Estadual do Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (Fundação Pantanal), Companhia de Cimento Portland Itaú, Mineração Corumbaense Reunida S/A, Urucum Mineração S/A e Granel Química Ltda., ficando prejudicadas as respectivas apelações. 4. Litisconsórcio necessário de Macrologística Consultoria S/C S/A tendo em vista que, sendo a empreendedora do Porto de Morrinhos, a solução a

ser dada ao mérito da questão (extensão do EIA-RIMA para efeito de licenciamento da mencionada obra) obviamente atinge seus interesses. 5. O projeto de construção do Porto de Morrinhos, em face de sua localização e da finalidade de incrementar cinco vezes a capacidade de navegação no Rio Paraguai, poderá causar graves consequências ambientais ao Pantanal Matogrossense, a cujo respeito dispõe a Constituição que constitui "patrimônio nacional" e que "sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais" (art. 225, § 4º). 6. A inexistência de um projeto global, formalmente estabelecido, de reconstrução da hidrovia Paraguai-Paraná não significa que o EIA/RIMA para efeito de licenciamento do projeto do Porto de Morrinhos possa ser feito isoladamente. Ao contrário, depende de estudo de impacto ambiental, senão unitário, concomitante de todas as inevitáveis adaptações no trecho da hidrovia que corta o Pantanal Matogrossense, precedido de autorização do Congresso Nacional

relativamente ao(s) segmento(s) em que há reserva(s) indígena(s). 7. A fragmentação da realidade, em casos da espécie, serve aos interesses econômicos, em detrimento dos interesses ambientais. Cumpre a finalidade de vencer furtiva e gradativamente as resistências, utilizando-se, inclusive, de arma psicológica. Uma etapa abre caminho e força a outra, sob o argumento de desperdício de recursos, até a conquista final do objetivo. Construído isoladamente o Porto de Morrinhos, o Pantanal Matogrossense ficará literalmente "sitiado". Em tal situação a autoridade administrativa, na tomada de decisão, e o Poder Judiciário, no papel de controle, não podem circunscrever o exame ao fragmento fático, isolado do conjunto sistêmico, nem às regras legais, isoladas da Constituição. 8. **Competência administrativa do IBAMA para apreciar o pedido de licenciamento ambiental do Porto de Morrinhos, em face do caráter regional dos impactos ambientais, só podendo fazê-lo juntamente com a apreciação de pedido(s) de licenciamento das conseqüentes obras de adaptação da hidrovia ao fluxo de embarcações e cargas que o novo porto provocará no trecho que atravessa o Pantanal Matogrossense**, dependente tal licenciamento, ainda, de prévia autorização do Congresso Nacional para a intervenção em áreas indígenas. 9. **Os princípios da prevenção e da precaução conduzem à conclusão que o referido porto só poderá ter sua construção liberada caso se verifique, mediante aprofundada pesquisa, que inexistem riscos de significativa degradação ambiental ao Pantanal Matogrossense ou sejam encontradas alternativas técnicas para preveni-los.** Preserva-se, ao mesmo tempo, o princípio da proporcionalidade ("versão balanceada" dos princípios da prevenção e da precaução): não se admite que o porto seja licenciado isoladamente, mas não se vai ao ponto de exigir licenciamento unitário e global de todo o trecho brasileiro da Hidrovia Paraguai-Paraná, nas suas mais de duzentas obras. 10. Na exigência de que no processo de licenciamento do Porto de Morrinhos seja levada em conta a repercussão física e social da obra na região pantaneira está implícita a necessidade de consulta às populações atingidas, por meio de audiências públicas. 11. Em face da natureza da causa e da sucumbência recíproca, deixa de haver condenação em honorários de advogado. 12. Parcial provimento à remessa oficial e às apelações.

(AC 0010544-49.2000.4.01.3600, DESEMBARGADOR FEDERAL JOÃO BATISTA MOREIRA, TRF1 - QUINTA TURMA, DJ 05/10/2007 PAG 60.)

Por fim, não bastasse, o Estado do Mato Grosso busca a suspensão da decisão liminar sob o argumento de que o decisum incita a ocorrência de grave lesão à economia pública, em âmbito nacional e regional. Aventa a importância do modal hidroviário para o desenvolvimento nacional, para os investimentos na região e para a geração de empregos, destacando que *"a decisão judicial frustra todo um arranjo de políticas públicas para a expansão e desenvolvimento econômico e social da região"*. A pretensão suspensiva, como se demonstrará, carece de plausibilidade.

Com efeito, não se descura da expectativa de que, em condições ideais, a ampla utilização da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai, com a plena operação dos respectivos portos e terminais portuários constituirá importante avanço para o desenvolvimento regional e nacional. Todavia, tal obstinação não pode ser empreendida a qualquer custo, em prejuízo dos recursos naturais sustentáveis.

Isso porque, um dos princípios constitucionais que regem a ordem econômica é, justamente, “**defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação**” (art. 170, VI da CF).

Na espécie, a par do regramento de tutela ambiental que orienta para a necessidade de realização de licenciamento ambiental da hidrovia do Tramo Norte do Rio Paraguai pelo IBAMA e confecção de avaliação ambiental integrada como pressuposto jurídico para o Estado do Mato Grosso dê continuidade a licenciamentos ambientais de terminais portuários ou portos na hidrovia, o Estado requerente vem ignorando a situação, dando sequência ao licenciamento do Porto do Barranco Vermelho, do Terminal Portuário Paratudal e do Porto Fluvial de Uso Misto de Cáceres (este, inclusive, teve há pouco emitida a Licença de Operação de nº 321710/2020). Com isso, age em afronta à própria Carta Magna, a qual reconhece como legítimo o desenvolvimento sustentável, a ser implementado a partir do equilíbrio entre desenvolvimento econômico, meio ambiente e o social. In casu, não pairam dúvidas de que o Estado do Mato Grosso estima ser a questão econômica preponderante, menosprezando os gravíssimos danos ambientais que poderão ser causados pela inexistência de análise global dos empreendimentos portuários e da hidrovia.

O cenário posto é preocupante, pois, como bem observou o d. magistrado a quo, “emitidas as licenças ambientais, obras e atividades deverão ser realizadas, colocando em risco a proteção do meio ambiente, em especial do Pantanal Matogrossense e do Rio Paraguai”.

Demais disso, há também o fundado risco de desperdício de recursos públicos com investimentos em projetos para instalações portuárias que não terão aptidão de operacionalidade. Como já mencionado anteriormente: embarcações paradas não importam e nem exportam!

A inicial relata com clareza que os estudos até então apresentados não são confiáveis, sendo inclusive contraditórios, sobre a possibilidade e viabilidade de navegação em escala industrial no Tramo Norte do Rio Paraguai. Diante de tal contexto fático, aplicável o princípio da precaução.

Há estudos que demonstram os graves riscos à atividade pesqueira e ao próprio Pantanal em caso de utilização da hidrovia para navegação em escala industrial, como se pretende com a operação dos já mencionados portos. Existindo, portanto, incertezas técnicas e científicas sobre a viabilidade dos empreendimentos e da própria hidrovia, agiu corretamente o Julgador a quo ao determinar a suspensão dos licenciamentos.

Por fim, restou demonstrado o subdimensionamento das áreas de influência dos Portos do Barranco Vermelho e Paratudal e a inexistência de estudos que demonstrem os impactos sinérgicos e cumulativos do Porto de Uso Misto de Cáceres.

Nessa esteira, descabe-se cogitar a alegada existência de grave lesão à economia pública, mormente diante da constatação de que o ente requerente atua ao arreio da legislação ambiental, privilegiando interesses econômicos, dando ensejo, com essa postura, à ocorrência de danos irreversíveis ao Pantanal Matogrossense e ao Rio Paraguai, além de dar azo ao dispêndio de recursos públicos em obras que, ao que tudo indica e se espera, serão embargadas e não poderão operar na forma planejada.

Conclui-se, mais uma vez, que a decisão de piso resguarda o interesse público contra atuação imprudente e inócuas do Administrador, direcionada, como se percebe claramente, com a intenção de

subverter normas jurídicas de proteção ambiental causando inestimáveis prejuízos ao ente federativo, considerando que, como já ressaltado, “*não há o menor sentido lógicojurídico em ser licenciada uma Unidade Portuária ou Porto pela SEMA-MT que não possa se valer juridicamente da navegabilidade em escala industrial da hidrovia, em relação à qual não há licenciamento ambiental pelo IBAMA ou Avaliação Ambiental Integrada pelo IBAMA! Afinal, embarcações paradas não importam e nem exportam!*”.

Ademais, o pedido de suspensão de liminar e antecipação de tutela é instrumento previsto em lei para salvaguardar a ordem, a saúde, a economia e a segurança públicas, quando violadas por decisão judicial a desafiar pronta necessidade de reversão.

Dispõe o artigo 4º da Lei Federal nº 8.437/92:

Art. 4º 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.

§ 1º Aplica-se o disposto neste artigo à sentença proferida em processo de ação cautelar inominada, no processo de ação popular e na ação civil pública, enquanto não transitada em julgado.

§ 2º O Presidente do Tribunal poderá ouvir o autor e o Ministério Público, em setenta e duas horas.

§ 3º. Do despacho que conceder ou negar a suspensão, caberá agravo, no prazo de cinco dias, que será levado a julgamento na sessão seguinte a sua interposição.

§ 4º. Se do julgamento do agravo de que trata o § 3º resultar a manutenção ou o restabelecimento da decisão que se pretende suspender, caberá novo pedido de suspensão ao Presidente do Tribunal competente para conhecer de eventual recurso especial ou extraordinário.

§ 5º. É cabível também o pedido de suspensão a que se refere o § 4º, quando negado provimento a agravo de instrumento interposto contra a liminar a que se refere este artigo.

§ 6º. A interposição do agravo de instrumento contra liminar concedida nas ações movidas contra o Poder Público e seus agentes não prejudica nem condiciona o julgamento do pedido de suspensão a que se refere este artigo.

§7º. O Presidente do Tribunal poderá conferir ao pedido efeito suspensivo liminar, se constatar, em juízo prévio, a plausibilidade do direito invocado e a urgência na concessão da medida.

§ 8º. As liminares cujo objeto seja idêntico poderão ser suspensas em uma única decisão, podendo o Presidente do Tribunal estender os efeitos da suspensão a liminares supervenientes, mediante simples aditamento do pedido original.

§ 9º. A suspensão deferida pelo Presidente do Tribunal vigorará até o trânsito em julgado da decisão de mérito na ação principal.

Com efeito, é cabível o pedido de suspensão de liminar ou de antecipação de tutela para suspender a execução da liminar nas ações movidas contra o Poder Público ou seus agentes, em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia pública.

A Corte Especial do Tribunal Regional Federal da 1a. Região, no julgamento do Agravo em pedido de Suspensão de Antecipação de Tutela e Liminar (AGRS LT 0009426-51.2012.4.01.0000/DF) estabeleceu que ordem pública é “(...) *a situação e o estado de legalidade normal, em que as autoridades exercem sua precípuas atribuições e os cidadãos as respeitam e acatam, sem constrangimento ou protestos (...)*”, assentando ainda que é caracterizada “*como a normal execução do serviço público ou o devido exercício das funções da Administração pelas autoridades constituídas.*”

Com efeito, a decisão antecipatória de tutela foi a responsável pelo reestabelecimento da normalidade jurídica, uma vez que determinou o efetivo cumprimento da legislação ambiental existente.

Ademais, o autor não trouxe aos autos qualquer elemento real que indique o risco de grave lesão à ordem pública, que autorize a suspensão da liminar deferida pelo magistrado de piso, especialmente diante do fato de que a medida liminar, concedida visa obrigar o Poder Público ao regular cumprimento da legislação vigente.

Sendo que, a simples alegação de que ao se subverter

as normas jurídicas de planejamento administrativo e orçamentário, resta configurada a violação a interesse público relevante não tem condão de manter, em existência, ato que contrarie legislação em vigor e a Constituição Federal.

Destarte, considerando o disposto no art. 4º, § 9º, da Lei n. 8.437/921, eventual concessão da medida de suspensão da liminar, impediria o efetivo cumprimento das normas ambientais, até o trânsito em julgado, o que pode causar prejuízos irreparáveis ao meio ambiente.

Desta forma, ante ao exposto, não se vislumbra argumentos para alteração da decisão monocrática exarada em primeira instância, de modo que deve ser reestabelecida.

III.

Dos pedidos

Face ao exposto, o **Ministério Público Federal** requer a **reconsideração** da decisão que suspendeu os efeitos da tutela de urgência; **ou** que o presente recurso seja conhecido e provido, no sentido de **suspender os efeitos da decisão que concedeu a suspensão de segurança**.

Brasília, *[data da assinatura digital]*.

[assinado digitalmente]
FELÍCIO PONTES JR.
Procurador Regional da República