



Número: **1001573-59.2022.4.01.3803**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL**

Órgão julgador: **2ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Uberlândia-MG**

Última distribuição : **18/02/2022**

Valor da causa: **R\$ 2.500.000.000,00**

Assuntos: **Nulidade de ato administrativo**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **SIM**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
Ministério Público Federal (Procuradoria) (AUTOR)	
UNIÃO FEDERAL (REU)	
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (REU)	
ESTADO DE MINAS GERAIS (REU)	
BNDES (REU)	
Ministério Público Federal (Procuradoria) (FISCAL DA LEI)	
B3 S.A. - BRASIL, BOLSA, BALCAO (TERCEIRO INTERESSADO)	

Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
98044 2672	17/03/2022 14:49	Decisão	Decisão



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Subseção Judiciária de Uberlândia-MG
2ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Uberlândia-MG

PROCESSO: 1001573-59.2022.4.01.3803
CLASSE: AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL (65)
POLO ATIVO: Ministério Público Federal (Procuradoria)
POLO PASSIVO: UNIÃO FEDERAL e outros

DECISÃO

1. RELATÓRIO.

Cuida-se de ação civil pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL contra a UNIÃO, o DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE – DNIT, o ESTADO DE MINAS GERAIS e o BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES, objetivando a concessão de tutela de urgência para:

a) que este Juízo determine a suspensão do Leilão constante do Edital de Concorrência Internacional 002/2021, publicado pelo Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, no pertinente à concessão do trecho da BR-365 entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, KM 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n.º 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União;

b) seja determinado à União Federal, ao DNIT e ao Estado de Minas Gerais que adotem todas as medidas administrativas necessárias para, no prazo de 72 horas, retirarem a BR-365, trecho entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, KM 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n.º 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União, de qualquer Programa de Concessão para o Estado de Minas Gerais, abstendo-se de adotarem qualquer medida



nesse sentido até que ocorra o trânsito em julgado do processo de n.º 0007161-11.2015.4.01.3803.

c) seja determinado à União Federal, ao DNIT e ao Estado de Minas Gerais que se abstenham de adotar qualquer medida administrativa para incluir a BR-365, trecho entre Uberlândia e Patos de Minas, em qualquer Programa de Concessão para o Estado de Minas Gerais, abstendo-se de formarem qualquer parceria nesse sentido, porquanto se trata de rodovia que integra a RINTER - Rede de Integração Nacional, em face das disposições do art. 18, inciso II, da Lei 12.379/2011;

d) seja determinado ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES que se abstenha de firmar qualquer parceria que importe em liberação de linhas de créditos para empresa, ou consórcios de empresas, pertinente ao Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n.º 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União, que trata da doação para o Governo do Estado de Minas do Trecho da BR-365, KM 474,6 ao 605, objeto da Concorrência Internacional nº 02/2021, o qual deverá ainda abster-se de atuar como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, bem assim como contratante de serviços técnicos para estruturação do objeto da concessão.

Diz que no ano de 2015 ingressou com Ação Civil Pública para obrigar a União Federal e o DNIT a iniciarem obras de arquitetura e engenharia para duplicar a BR-365, entre Uberlândia e o entroncamento com a BR-040, passando pelas cidades de Patrocínio, Patos de Minas até o entroncamento da BR-040.

Aduz que o Juízo entendeu por condenar a União Federal e o DNIT a duplicarem o trecho, entre os municípios de Uberlândia e Patos de Minas, em atenção às conclusões do laudo pericial e que o processo está aguardando julgamento de recursos interpostos pelas partes no Tribunal Regional Federal da Primeira Região.

Acrescenta que restou noticiado pela imprensa que a União Federal e o DNIT firmaram parceria com o Estado de Minas Gerais, cujo objeto, consoante processo DNIT n. 50600.007688/2020-1, é a alienação de trechos rodoviários federais ao Estado para compor seu Programa de Concessões Rodoviárias.

Alega que entre os trechos solicitados, consta a delegação de uma parte da BR-365, entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, justamente o trecho mais crítico, cuja duplicação há muito deveria ter sido realizada.

Defende que a BR-365 faz parte da RINTER – Rede de Integração Nacional - e foi objeto de doação para o Governo do Estado de Minas Gerais, com condição suspensiva, por meio do Termo de Transferência 127/2021, publicado na edição n. 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União.



Sustenta que a doação desse trecho da BR-365 foi efetivada em manifesta contrariedade ao quanto disposto no art. 18, II, da Lei n. 12.379/2001.

Diz que a Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT, por meio do Ofício n. 3879/2020, manifestou-se contrária à alienação dos trechos da rodovia da BR365.

Aduz que mesmo assim, o Ministério da Infraestrutura, por meio do Ofício n. 737/2021/SNITT, determinou ao DNIT que adotasse todas as providências necessárias ao prosseguimento do processo de delegação, deixando evidente que a intenção do titular da pasta do respectivo Ministério é burlar o quanto decidido no processo 0007161-11.2015.4.01.3803.

Acrescenta que a União Federal repassa ao Estado de Minas Gerais parte da BR-365, sem exigir do Estado qualquer contrapartida, qualquer investimento.

Alega que instaurado procedimento para apuração desses fatos, constatou-se que o Estado de Minas Gerais sequer dispõe de uma Agência Estadual de Transporte, nos moldes da ANTT, que é a agência federal responsável por fiscalizar as concessões de rodovias federais.

Observa que com a “doação”, esse trecho deixará de ser federal, gerando grande impacto na atuação da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal, causando efeitos deletérios na segurança pública, especialmente no tocante a enfrentamento aos crimes transfronteiriços.

Salienta que, apesar das suas recomendações, o Estado de Minas Gerais lançou, no dia 15-12-2021, os editais de concessão de 2 (dois) lotes de rodovias, que juntos somam aproximadamente 1.100 quilômetros e envolvem 38 municípios do Triângulo Mineiro e do Sul do Estado e a previsão é de que os leilões ocorram no próximo dia 18 de março, na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo.

Esclarece que o Lote 1, especificamente, fica no Triângulo Mineiro e corresponde a 627 quilômetros de diversas rodovias estaduais e federais, como o trecho da BR-365, entre os municípios de Patrocínio e Uberlândia, e trecho da BR-452, entre os municípios de Uberlândia e Araxá.

Defende que a Concorrência Internacional n. 002/2021, além dos fatos alinhavados acima, está viciada em sua forma e conteúdo, pois várias cláusulas proporcionam facilidades inexplicáveis à futura concessionária e acarretam enorme insegurança jurídica, com riscos de prejuízo ao erário e aos próprios usuários da rodovia, pois a previsão de investimentos não supre as necessidades reais da rodovia em termos de investimentos com o intuito de garantir as premissas básicas da engenharia de tráfego, a exemplo de SEGURANÇA VIÁRIA, FLUIDEZ DE TRÁFEGO e CONFORTO DO USUÁRIO, que vão muito além das tarifas abusivas e resvalam na própria segurança viária e no total descaso com o interesse público.



Por fim, discorre sobre: a) o quanto decidido na ação civil pública 0007161-11.2015.4.01.3803, b) o financiamento das futuras obras da concessão pelo BNDES, c) a inexistência de Agência Estadual Reguladora, d) as demais inconsistências técnicas do processo de concessão.

Inicial acompanhado do Inquérito Civil - IC 1.22.003.000294/2021-60.

Intimado para apresentar manifestação no prazo de 72 horas, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT requereu a remessa dos autos à 2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Patos de Minas/MG, para reunião do presente feito e a Ação Popular, processo n. 1006920-98.2021.4.01.3806. Quanto ao pedido de tutela de urgência, defendeu o não enquadramento dos trechos das BRs 365, 356, 452 e 459 na Rede de Integração Nacional – RINTER, bem como a inexistência de impedimentos judiciais para a doação dos trechos objeto dos autos. Discorreu sobre o princípio da Separação de Poderes. Requereu o indeferimento do pedido de tutela de urgência. Juntou documentos.

A União, intimada, apresentou manifestação, acompanhada de documentos, suscitando preliminar de ilegitimidade passiva. No mérito, defende o não cabimento da tutela de urgência. Sustenta que em um cenário de retração fiscal e restrição orçamentária, a solução encontrada para garantir a execução de investimentos contínuos nos trechos mencionados da BR365/MG foi o de alienação não onerosa para o Estado de Minas Gerais. Acrescenta que a proposta de a BR-365/MG (trecho entre Uberlândia e Patrocínio) e BR-452 (trecho entre Uberlândia e Araxá) compõem o Lote 1 (Triângulo Mineiro) do Programa de Concessões do Estado de Minas Gerais representa a garantia, pelo prazo de 30 anos, de uma fonte de investimentos consistentes e de forma contínua para assegurar boas condições de segurança e operação das rodovias, contemplando inclusive as obras de melhoramentos e ampliação de capacidades, cujos estudos técnicos indicarem como necessárias, o que se alinha aos objetivos, princípios e diretrizes estabelecidos na Política Nacional de Transportes. Argumenta que, para além de desacordos políticos, se os citados trechos da BR-365/MG devem ficar sob a Administração Federal (DNIT) ou Estadual, a narrativa do MPF não logrou êxito em caracterizar qualquer flagrante ilegalidade que justifique o deferimento das medidas postuladas, razão pela qual, ao menos por ora, a escolha adotada pelas Administrações Federal e Estadual deve ser privilegiada.

O BNDES, por sua vez, discorre sobre o processo de estruturação de um projeto de desestatização e o fluxo para solicitação de apoio direto no BNDES. Defende que ao contrário das alegações autorais, o modelo de concessão, baseado nos estudos técnicos coordenados pelo BNDES, prevê a realização dos investimentos necessários à operação eficiente das rodovias nele inseridas, justamente de forma a melhor atender a sociedade e, conseqüentemente, o interesse público. Sustenta que no que diz respeito à estadualização da BR-365, o argumento exposto pelo MPF acerca da sua integração à RINTER, de modo que sua transferência ao Estado de Minas Gerais estaria vedada pelo art. 18, II, da Lei n. 12.379/2001, não procede, como muito bem já foi exposto na manifestação ofertada pelo corréu DNIT nestes autos.



Observa que inexistente ato administrativo declaratório qualificando a Rodovia BR-365 como sendo integrante da RINTER. Requer seja indeferido o pedido de tutela de urgência. Juntou documentos.

O Estado de Minas Gerais suscitou preliminar de incompetência e requereu a remessa dos autos ao Juízo da 2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Patos de Minas/MG para julgamento conjunto com a Ação Popular, processo n. 1006920-98.2021.4.01.3806. No mérito, defende que se o Anexo II da Lei n. 12.379/2011 foi vetado, e que parece óbvio que não se pode afirmar que as rodovias cujos trechos foram doados ao Estado de Minas Gerais integram a RINTER. Sustenta que o projeto de concessão do lote 1 (que abarca o Triângulo Mineiro) sofreu diversas alterações e aperfeiçoamentos, fruto de sugestões colhidas em consultas públicas, em audiências públicas e, ainda, em sugestões do próprio Ministério Público Federal. Argumenta que não cabe ao Autor incitar o Poder Judiciário a substituir-se ao administrador em seu juízo discricionário para alterar medida que ele reputou mais adequada no contexto de política pública, cujo planejamento e execução cabem ao gestor público. Requer o indeferimento da tutela de urgência. Juntou documentos.

É, em apertada síntese, o relatório.

DECIDO.

2. FUNDAMENTAÇÃO.

2.1 Da preliminar de incompetência do juízo – da remessa dos autos ao Juízo da 2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Patos de Minas/MG.

O DNIT e o ESTADO DE MINAS GERAIS requereram a remessa do presente feito ao Juízo da 2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Patos de Minas/MG a fim de que seja julgado simultaneamente com a Ação Popular, processo n. 1006920-98.2021.4.01.3803, que tramita naquela Subseção Judiciária.

Conforme apontado pelo DNIT, o cidadão Cássio Fernando Santos Soares ajuizou ação popular, processo n. 1006920-98.2021.4.01.3806, com pedido de tutela de urgência, contra a União, o Estado de Minas Gerais e o DNIT, feito que tramita perante a 2ª Vara Federal Cível e Criminal da Subseção Judiciária de Patos de Minas/MG, objetivando:

a) seja concedida liminar, inaudita altera pars, determinando a suspensão liminar do ato lesivo impugnado, qual seja, a doação de trechos de rodovias Federais integrantes do RINTER e sob pendência judicial, especificadamente as constantes dos Termo de Transferência nº 127/2021, Termo de Transferência nº 128/2021 e Termo de Transferência nº 129/2021, realizadas de forma ilegal ao Estado de Minas Gerais, e que passaram a constar nos editais de concessão: CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 002/2021, e CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 003/2021, que objetiva a alienação de tais bens à iniciativa privada; com



consequente obrigação das partes dar ampla publicidade à referida decisão judicial, a fim de não agravar o dano ao patrimônio público; e,

b) subsidiariamente, entendendo pela dilação probatória, que seja concedida suspensão liminar do ato lesivo impugnado, qual seja, a doação de trechos de rodovias Federais, especificadamente da BR 365 e BR 459, que provém ligações indispensáveis à segurança nacional, conforme demonstrado, rodovias estas, por este motivo, fiscalizadas pela União através da PRF; e também por haver manifestações contrárias do réu DNIT à doação por entender, expressamente, que são integrantes do RINTER e ainda por a BR 365 estar sob pendência judicial. Essas rodovias foram doadas através do Termo de Transferência nº 127/2021 e Termo de Transferência nº 129/2021, doações estas, realizadas de forma ilegal ao Estado de Minas Gerais, e que passaram a constar nos editais de concessão: EDITAL 1, CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 002/2021, e CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 003/2021 que objetiva a alienação de tais bens à iniciativa privada, com consequente obrigação das partes dar ampla publicidade à referida decisão judicial, a fim de não agravar o dano ao patrimônio público.

Segundo o DNIT “é inafastável a identidade entre as causas de pedir das demandas mencionadas e do seu idêntico resultado prático, devendo as mesmas serem reunidas, evitando-se a prolação de decisões conflitantes e considerando que já há decisão na ação popular nº 1006920-98.2021.4.01.3806, que tramita perante a 2ª Vara Federal Cível e Criminal da Subseção Judiciária de Pato de Minas/MG, com o escopo de suspender os Termos de Transferência 127/2021, 128/2021 e 129/2021, os quais transferiram ao Estado de Minas Gerais os seguintes trechos rodoviários, que seriam integrantes da RINTER – Rede de Integração Nacional:

- BR 365, km 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Transferência nº 127/2021;

- BR 452, km 203,8 ao 306,2, constante do Termo de Transferência nº 127/2021;

- BR 459, km 7,8 ao 215,4, constante do Termo de Transferência nº 128/2021; e,

- BR 356, km 28 ao 108, constante do Termo de Transferência nº 129/2021” (ID 951196163).

Em que pese os argumentos das partes rés, tendo em vista a complexidade da matéria posta a exame, firmo a convicção de que é indispensável a oitiva do Ministério Público Federal sobre a questão processual suscitada, em observância, inclusive, ao disposto no art. 351 do CPC, para posterior apreciação da preliminar suscitada.



2.2 Da preliminar de ilegitimidade passiva da UNIÃO

Rejeito a preliminar suscitada uma vez que é o referido ente público federal que aprova e concede verbas públicas para uso do DNIT na manutenção e conservação das rodovias federais.

Ademais, a União tem a autorização legislativa para transferir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação, acessos e trechos de rodovias federais, observados os requisitos legalmente estabelecidos.

2.3 Do pedido de tutela de urgência

A parte autora, brevíssima síntese, alegando que: a) a União e o DNIT firmaram parceria com o Estado de Minas Gerais, cujo objeto, consoante processo DNIT n. 50600.007688/2020-1, é a alienação de trechos rodoviários federais ao Estado para compor seu Programa de Concessões Rodoviárias; b) entre os trechos, consta a doação de parte da BR-365, entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, justamente o trecho mais crítico, cuja duplicação há muito deveria ter sido realizada; c) a BR-365 faz parte da RINTER – Rede de Integração Nacional - e foi objeto de doação para o Governo do Estado de Minas Gerais, com condição suspensiva, por meio do Termo de Transferência 127/2021; d) a doação do trecho da BR-365 foi efetivada em manifesta contrariedade ao disposto no art. 18, II, da Lei n. 12.379/2001; e) a intenção do titular da pasta do Ministério da Infraestrutura é burlar o que foi decidido no processo n. 0007161-11.2015.4.01.3803; f) com a doação, esse trecho deixará de ser federal, gerando grande impacto na atuação da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal, causando efeitos deletérios na segurança pública, especialmente no tocante ao enfrentamento dos crimes transfronteiriços; g) a Concorrência Internacional n. 002/2021, além dos fatos alinhavados acima, está viciada em sua forma e conteúdo, pois várias cláusulas proporcionam facilidades inexplicáveis à futura concessionária e acarretam enorme insegurança jurídica, com riscos de prejuízo ao erário e aos próprios usuários da rodovia; objetiva o deferimento da tutela de urgência para:

a) que este Juízo determine a suspensão do Leilão constante do Edital de Concorrência Internacional 002/2021, publicado pelo Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, no pertinente à concessão do trecho da BR-365 entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, KM 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n.º 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União;

b) seja determinado à União Federal, ao DNIT e ao Estado de Minas Gerais que adotem todas as medidas administrativas necessárias para, no prazo de 72 horas, retirarem a BR-365, trecho entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, KM 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n.º 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União, de qualquer Programa de Concessão



para o Estado de Minas Gerais, abstendo-se de adotarem qualquer medida nesse sentido até que ocorra o trânsito em julgado do processo de n.º 0007161-11.2015.4.01.3803.

c) seja determinado à União Federal, ao DNIT e ao Estado de Minas Gerais que se abstenham de adotar qualquer medida administrativa para incluir a BR-365, trecho entre Uberlândia e Patos de Minas, em qualquer Programa de Concessão para o Estado de Minas Gerais, abstendo-se de formarem qualquer parceria nesse sentido, porquanto se trata de rodovia que integra a RINTER - Rede de Integração Nacional, em face das disposições do art. 18, inciso II, da Lei 12.379/2011;

d) seja determinado ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES que se abstenha de firmar qualquer parceria que importe em liberação de linhas de créditos para empresa, ou consórcios de empresas, pertinente ao Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n.º 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União, que trata da doação para o Governo do Estado de Minas do Trecho da BR-365, KM 474,6 ao 605, objeto da Concorrência Internacional nº 02/2021, o qual deverá ainda abster-se de atuar como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, bem assim como contratante de serviços técnicos para estruturação do objeto da concessão

Destaco, de início, que nos termos do art. 300 do novo Código de Processo Civil, a tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

Passo, pois, a examinar se estão presentes os pressupostos para o deferimento da tutela de urgência.

Em primeiro lugar, lembro que a Lei n. 12.379/2011, ao dispor sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV, instituir a Rede de Integração Nacional e autorizar a União a transferir, mediante doação, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios trechos de rodovias federais, deixou expressamente consignado, *verbis*:

*Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - **RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:***

I - promover a integração regional, interestadual e internacional;

II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;

III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e

IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional.



~~Art. 17. O Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter. (Revogado pela Lei nº 14.273, de 2021~~

Art. 18. Fica a União autorizada a transferir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:

I - acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;

II - rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

Parágrafo único. Na hipótese do disposto no inciso II, até que se efetive a transferência definitiva, a administração das rodovias será, preferencialmente, delegada aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios (grifei).

Nesse caminho, o Decreto 8.376/2014, que transfere para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT a administração patrimonial dos imóveis da União que especifica, estabelece que:

Dando concretude à referida lei, o Decreto n. 8.376/2014 transferiu a administração patrimonial dos imóveis da União que especifica para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, autorizando este a alienar rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rede de Integração Nacional – Rinter, observem:

Art. 4º Fica o DNIT autorizado a alienar:

I - por meio de doação aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 18 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 :

a) acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos; e

b) rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rede de Integração Nacional - Rinter; e

II - por meio de quaisquer instrumentos, mediante prévia autorização da SPU, imóveis não mais necessários ou vinculados à execução das suas competências (grifei).

Com base na delegação que lhe foi outorgada, a princípio, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, através de sua Diretoria de Planejamento e Pesquisa, por meio do Ofício n. 3879/2021/ACE-DPP/DPP/DNIT SEDE, endereçado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, manifestou-se contrário à alienação dos trechos da rodovia BR-365, deixando expresso os seguintes fundamentos:



Senhor Secretário,

1. Com os devidos cumprimentos, trata o presente do Ofício SEINFRA/SULOG nº. 13/2020 (7147312), referente a consolidação da relação de trechos federais integrantes do Novo Programa de Concessões Rodoviárias do Estado, bem como aqueles cuja absorção faz-se viável pelo Estado.

2. Em prosseguimento ao debate acerca do tema, ressalta-se que esta Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP concorda com o pleito, desde que observadas as ressalvas arguidas pela Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos. Assim, destaca-se o seguinte excerto da manifestação técnica exarada pela CGPLAN em seu Ofício nº 1767/2021/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE (SEI nº 7277802):

(...)

Nesse sentido, informamos que não vislumbramos nenhuma objeção à cessão aos trechos da BR-050/MG e da BR-146/MG, contudo, entendemos que só fará sentido para o governo do estado de Minas Gerais receber esses dois trechos citados, se o trecho pleiteado da BR-365/MG também for alienado. No que diz respeito ao trecho da BR-365/MG, entendemos que, pelo fato do DNIT ter realizado Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e, ainda, ter contratado projeto para o referido trecho, podemos constatar que, pelos esforços já empreendidos e pela relevância devido à ligação que realiza entre as cidades da região, o segmento é considerado importante para esta Autarquia. Além disso, em virtude do trecho pleiteado da BR-365/MG se localizar entre dois trechos federais, sugerimos não alienar ao estado de Minas Gerais, tendo em vista que acarretaria numa descontinuidade da rodovia federal, pela quebra de jurisdição, gerando possíveis dificuldades na gestão e operação da rodovia como um todo.

3. Complementando tal manifestação, esta Diretoria apresenta as seguintes considerações:

(...)

3.5. **BR-365/MG**

3.5.1. Conforme já manifestado pela CGPLAN, o posicionamento desta Diretoria é contrária à alienação, tendo em vista que a solicitação é de apenas parte da rodovia e, além disso, tratar-se de um corredor com relevante participação no fluxo de transportes e, por fim, em função do início do desenvolvimento do projeto de adequação de capacidade do trecho solicitado.



4. A tabela abaixo apresenta os segmentos do SNV que deverão ser alienados, de acordo com a solicitação efetuada por esta Secretaria, bem como incluindo os segmentos propostos por esta Diretoria. Tais informações são fundamentais para conferência, considerando os mesmos foram baseados na última versão do SNV disponível no site desta Autarquia.

(...)

5. Por fim, solicita-se manifestação dessa Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade quanto aos termos aqui expostos, visando dar seguimento aos procedimentos necessários à efetivação da alienação pretendida.

6. Sendo o que havia a informar, evoluímos os autos a essa Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade para conhecimento e manifestação, estando a DPP à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários (grifei) (ID 938474226 – Págs. 16/8).

Não obstante a manifestação da Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT, a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, órgão vinculado ao Ministério da Infraestrutura, avaliou que “a proposta do segmento rodoviário em questão para compor o Programa de Concessões do Estado de Minas Gerais está alinhada com a Política Nacional de Transportes – PNT, além de implicar na redução de investimentos por parte da União no segmento rodoviário indicado”, e solicitou que a autarquia tomasse as devidas providências ao prosseguimento do trâmite processual (Ofício 737/2021/SNTT - ID 938474226 – Págs. 19/20).

Com efeito, a partir da manifestação do Ministério da Infraestrutura, o DNIT deu seguimento às providências necessárias à efetivação da transferência dos trechos da BR-365 (dentre outros), conforme leio no Despacho/DNIT SEDE/DPP/CGPLAN/COPLAN, proferido no Processo n. 50600.007688/2020-10:

Trata o presente de solicitação da Secretária de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (SEINFRA) do estado de Minas Gerais, por meio do Ofício SEINFRA/SULOG nº. 13/2020 (7147312), referente a consolidação da relação de trechos federais integrantes do Novo Programa de Concessões Rodoviárias do estado, bem como aqueles cuja absorção faz-se viável pelo estado.

2. Nesse sentido, a Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP), por meio do Ofício 3879 (7312808), manifestou-se contrária à alienação dos trechos da rodovia BR-365/MG, tendo em vista que a solicitação é de apenas parte da rodovia e, além disso, trata-se de um corredor com relevante participação no fluxo de transportes e, ainda, em função do início do desenvolvimento do projeto de adequação de capacidade do trecho solicitado.



3. Ato contínuo, foi encaminhada consulta ao Ministério da Infraestrutura, por meio do Ofício 21239 (7592792), acerca da alienação de trechos da BR-365/MG, no estado de Minas Gerais, com o objetivo de compor o Novo Programa de Concessões Rodoviárias, em curso nos autos deste processo.

4. Dessa forma, **o Ministério da Infraestrutura apresentou manifestação nos autos, conforme Ofício nº 737/2021/SNTT (7810262), por meio do qual informou que a proposta de alienação dos trechos da referida rodovia está alinhada com a Política Nacional de Transportes, além de implicar na redução de investimento por parte da União e solicitou as devidas providências para o prosseguimento da matéria.**

5. Diante ao exposto, **considerando o posicionamento daquela Pasta Ministerial**, essa CGPLAN por meio do Despacho (7886479), nos encaminhou o presente processo para que possamos espacializar os trechos que foram definidos, de acordo com o que consta nos autos do processo, inclusive os trechos da BR365/MG.

6. Informamos ainda, que essa Coordenação-Geral em seu Despacho (7785226), nos solicita conhecimento do inteiro teor da nota (7633143), informando que no momento oportuno, seja incluída no Termo de Transferência dos trechos objeto do processo a referida cláusula de eficácia relacionada ao caso em tela.

7. Sendo assim, encaminhamos para ciência e providências pertinentes os Despachos / DNIT SEDE/DPP/CGPLAN/COPLAN (7962223 e 7928819) respectivamente, com os quais concordamos.

8. Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que considerar serem pertinentes (grifei) (ID 938474226 – Págs 23/4).

Por oportuno, é relevante observar que a Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT, quanto à doação de trechos da BR- 365, noticiou “**o início do desenvolvimento do projeto de adequação de capacidade do trecho solicitado**”, o que vai ao encontro do quanto decidido nos autos da Ação Civil Pública, processo n. 0007161-11.2015.4.01.3803, onde foi proferida sentença condenando a União e o DNIT a incluírem nas propostas orçamentárias de cada um, para o ano de 2022, recursos orçamentários específicos necessários à duplicação da BR-365, entre os municípios de Uberlândia e Patos de Minas.

Na contramão dos argumentos arrolados pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP), o Ministério da Infraestrutura, como visto, deu ênfase à “**redução de investimento por parte da União**”.

Como se já não fossem suficientes os fundamentos apresentados no



Ofício n. 3879/2021/ACE-DPP/DPP/DNIT SEDE, pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT, para balizar a conclusão de que é "inviável" a alienação do trecho da BR- 365 ao Estado de Minas Gerais, a não conformidade da respectiva doação com o ordenamento jurídico vigente, ao menos nesse juízo perfunctório, é evidente.

Isso porque **não pertencer a RINTER**, conforme dicção do já transcrito art. 18 da Lei 12.379/2011, é condição *sine qua non* para que a União transfira, mediante doação, rodovias ou trechos de rodovias federais, aos demais entes da federação.

Nesse ponto, por elucidativo, transcrevo trecho do Ofício n. 167379/2021/CGPLAN/DPP/DNIT SEDE, subscrito pelo Coordenador-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos do DNIT, onde leio:

(...)

Trata o presente do processo para alienação, por meio de doação, de trechos de rodovias federais no estado de Minas Gerais para compor o Novo Programa de Concessões Rodoviárias.

(...)

3. Referente ao assunto, após leitura do Parecer n. 00050/2021/CAE/PFE-DNIT/PGF/AGU (9450435), entendemos que houve uma falta de observação da PFE, quando da análise da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, ao citar o Art.16, esquecendo de citar o Art. 17, o qual preconiza que "o Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter." Assim, se a relação descritiva das rodovias estaria no Anexo II da referida Lei, o qual foi VETADO, depreende-se que a definição da Rinter seria de competência legislativa. Além disso, não se observa dentre as atribuições regimentais desta Coordenação-Geral, bem como desta autarquia no contexto de sua lei de criação (Lei no 10.233/2001).

4. Contudo, cabe salientar que o trecho da rodovia BR-365/MG foi objeto de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), no âmbito do Contrato nº PP - 940/2014, cujas intervenções foram validadas para fins de obras públicas e, ainda, a existência de projeto contratado para o referido trecho.

5. Ademais, conforme já nos manifestamos anteriormente, nos termos do Ofício 1767 (7277802), ratificado pelo Ofício 3879 (7312808) dessa Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP), a BR-365/MG tem uma grande relevância para o tráfego de longa distância, seja de bens ou pessoas, possuindo um Volume Médio Diário (VMD) variando entre 4, 5 e 6 mil/dia.

6. Adicionalmente, para corroborar com as informações sobre a grande relevância da rodovia, trazemos a voga a descrição, constante no



Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da BR-365/MG, Lote 12, concluído e aprovado no âmbito do Contrato nº PP-940/2014 (Processo SEI nº 50600.615633/2017-82), que comprova os argumentos já apresentados nos autos, a saber:

As principais viagens de veículos de carga têm origem no município de Uberlândia, que é o principal polo atacadista do Brasil, depois da cidade de São Paulo, e também que concentra a maior capacidade de armazenamento de grãos fora dos grandes portos. Destacam-se também viagens com origem nos municípios de Uberlândia, Patos de Minas, Carmo do Paranaíba, Montes Claros e Araguari, todas cidades mineiras; As principais viagens de veículos de carga têm destinos nos municípios de Patos de Minas, Araxá, Carmos do Paranaíba, Uberlândia, cidades mineiras, além de Salvador, na Bahia; Os fluxos dos veículos pesados e de veículos leves nas rodovias em foco são predominantemente de longa distância, sendo que quase a totalidade desses veículos têm origem e/ou destino fora da área de influência direta (viagens de passagem + viagens interzonais); **Assim, em termos gerais, o lote em estudo exerce principalmente funções para o transporte de longa distância, interligando, principalmente, regiões dentro do Estado de Minas Gerais com regiões da Bahia e São Paulo.** (Grifo nosso)

7. Dessa forma, mesmo entendendo, como já mencionado no 3º parágrafo, que não é competência desta CGPLAN definir sobre a RINTER e o entendimento de que seja uma competência legislativa, **é possível com essas informações e dados técnicos do EVTEA verificar ser a rodovia possui características aderentes aos requisitos dos incisos I e III do Art. 16 da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, transcritos a seguir:**

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

I - promover a integração regional, interestadual e internacional;

II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;

III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e

IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional. (Grifo nosso)

8. Ainda, ao mesmo tempo que apresentamos tais esclarecimentos e entendimento em relação ao tema em tela, ressaltamos que tal abordagem se diferencia, não indo necessariamente de encontro, da abordagem



apresentada pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), no Ofício nº 737/2021/SNTT (7810262), cuja análise teve como prisma a Política Nacional de Transportes (PNT).

9. Por todo exposto, concluímos que:

Não há lastro ou referência legal que outorgue a esta CGPLAN competência para definir se um segmento pertencente ou não à RINTER;

Mantemos o entendimento referente à importância do segmento rodoviário, tendo como base elementos técnicos oriundos do EVTEA;

e

A base de análise desta CGPLAN partiu dos elementos apresentados na solicitação da PFE/DNIT, ou seja, observando critérios da RINTER e, que a SNTT do MInfra observou como base os princípios, objetivos e diretrizes fundamentais, estabelecidos no âmbito da Política Nacional de Transportes (ID 938634168 – Págs. 1/3).

Ora, a Coordenação Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN/DPP, **com fundamento em elementos técnicos oriundos do EVTEA**, enquadrou a BR- 365 nos incisos I e III do art. 16 da Lei n. 12.379/2011, o que qualifica o trecho da rodovia objeto dos autos como integrante da RINTER (o que por si só, repita-se, obsta que a União o transfira, mediante doação, a quaisquer dos entes da federação).

Ademais, não se pode olvidar a observação feita pelo Ministério Público Federal, no sentido de que, “com a “doação”, esse trecho deixará de ser federal, gerando grande impacto na atuação da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal, causando efeitos deletérios na segurança pública, especialmente no tocante a enfrentamento aos crimes transfronteiriços”.

E o argumento ministerial encontra arrimo no Ofício n. 03/2022 do Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais no Estado de Minas Gerais - SINPRF-MG, cuja parte transcrita recomendo a leitura:

*Chama a atenção que com a estadualização, **um segmento de rodovia federal ficaria isolado**, entre os dois segmentos sob circunscrição da PRF. Essa situação irá criar uma serie de problemas logísticos tanto do ponto de vista de **combate à criminalidade** e **desenvolvimento de serviços de inteligência, quanto para o próprio fluxo de riquezas pela rodovia**, já que há diferenças nas regras estaduais e federais para o fluxo de determinadas cargas, como produtos perigosos e super dimensionados.*

A BR-365 no Triângulo é uma das principais rotas de escoamento agropecuário dos estados de São Paulo e Goiás, bem como das regiões do Triangulo Mineiro e Alto Paranaíba uma vez que se conecta a outros



importantes corredores do modal rodoviário nacional (BR-040, BR-050, BR0153 e BR-364).

Por sua vez a BR-459 atende ao Sul de Minas e interior de São Paulo a Rodovia Fernão Dias.

O Isolamento de tais trechos acarreta grave impacto à fiscalização. A logística de escoamento de produção agrícola e industrial, bem como ao atendimento de demandas administrativas da população local aos serviços administrativos da PRF (ID 978253160). (sic)

Lembro, por oportuno, que no caso de atividade administrativa que cause dano social, cabe ao Poder Judiciário, quando acionado, intervir a fim de fazer cessar a agressão, determinando a suspensão da atividade nociva e, inclusive, a reparação dos danos causados, sem que isso configure violação ao princípio constitucional da separação dos poderes.

Neste sentido já decidiu o egrégio Tribunal Regional Federal da 1ª Região, salientando que *“a orientação jurisprudencial já consolidada no âmbito de nossos Tribunais, inclusive nos colendos Supremo Tribunal Federal e Superior Tribunal de Justiça, é no sentido de que, embora não competindo, em princípio, ao Poder Judiciário imiscuir-se no mérito administrativo, limitando-se a sua atuação, em casos assim, ao exame dos aspectos da legalidade e da moralidade do ato administrativo, cabendo à Administração Pública decidir sobre os critérios de conveniência e oportunidade, constatada a inércia do Poder Público, com riscos iminentes de danos irreversíveis, notadamente em se tratando de interesses difusos e coletivos, como na hipótese em comento, afigura-se legítima a intervenção jurisdicional, para suprir a referida omissão, sem que isso represente violação ao princípio da separação dos poderes”* (TRF – 1ª Região, AG 0064043-58.2012.4.01.0000/RO, 5ª Turma, Relator Desembargador Federal SOUZA PRUDENTE, e-DJF1 de 10/12/2013, p. 312).

Se não bastasse, consigno que a Instrução Normativa n. 1/DNIT SEDE, de 29 de janeiro de 2021, regulamentando a delegação que lhe foi outorgada, instituiu as condicionantes mínimas exigíveis para alienação, por meio de doação, de trechos de rodovias federais aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, dispondo no art. 2º, *verbis*:

Art. 2º Condicionantes para a doação de trechos de rodovias federais é necessário:

I - Atendimento ao disposto no art. 4º do Decreto nº 8.376/2014, ou outro instrumento legal que venha a substituí-lo;

II - Parecer Técnico concordando com a cessão, emitido pela Superintendência Regional do DNIT na unidade da federação onde se localiza o trecho que se pretende doar, constando principalmente:



a) *exposição dos motivos que justifiquem a proposta, relacionando os benefícios advindos da desincorporação do trecho à malha rodoviária federal;*

b) *que a doação do trecho não irá impactar negativamente no tráfego de longa distância na rodovia federal que o mesmo integra, bem assim, não irá interferir com a integração multimodal que eventualmente a rodovia atenda;*

c) *que não existem passivos ambientais ou pendências judiciais envolvendo a União referentes ao trecho que se pretende transferir.*

III - Documento formal do governo estadual/distrital/municipal interessado e concordando com a transferência pretendida e que a mesma se dará sem nenhum ônus à União, assumindo a plena responsabilidade do trecho a partir da assinatura do termo de transferência e publicação do seu extrato no Diário Oficial da União.

IV - Inventário de levantamento patrimonial do trecho a ser transferido, realizado por técnicos designados formalmente pelo estado/Distrito Federal/município e pela Superintendência Regional, relacionando os seguintes elementos:

a) *coordenadas geográficas de início e final do trecho;*

b) *número de faixas, largura da pista e dos acostamentos;*

c) *descrição sucinta da ocupação da faixa de domínio;*

d) *descrição sucinta da situação da sinalização vertical e horizontal;*

e) *obras-de-arte especiais - OAE;*

f) *obras-de-arte corrente - OAC;*

g) outros elementos relevantes constituintes do patrimônio rodoviário a ser transferido, preferencialmente, com documentação fotográfica e localização por coordenadas geográficas.

V - Pesquisa cartorial para verificar a titularidade do imóvel a ser doado, para identificar se o mesmo possui registro imobiliário em nome da União. Em caso positivo é imprescindível que seja feita a transferência dominial ao donatário, evitando que recaia sobre o doador a responsabilidade pela administração de tais bens.

§1º *Imóveis localizados no trecho cedido onde não exista interesse na continuação da administração do DNIT não serão doados ao estado, ao Distrito Federal e ao município pelo Termo de Transferência que trata esta*



Instrução Normativa, devendo ser seguido o disposto no art. 5º, do Decreto nº 8.376, de 15/12/2014.

§ 2º Deve ser assegurado que segmentos a serem doados localizados no meio de uma rodovia serão substituídos por novos traçados, a fim de garantir a continuidade da rodovia.

§ 3º O número de técnicos designados para levantamento patrimonial, tanto do DNIT quanto do órgão estadual/distrital/municipal, deve ser definido pela Superintendência Regional em conjunto com o órgão estadual/distrital/municipal responsável, considerando a complexidade e a extensão do trecho a ser transferido.

Ora, existindo norma vigente (Instrução Normativa n. 1/DNIT SEDE, de 29 de janeiro de 2021), aprovada pela Diretoria Colegiada do DNIT, o Diretor Geral da Autarquia não pode tomar decisões em desacordo com a norma regulamentar, sob pena de afronta ao princípio da legalidade, que para o setor público significa que Administração só pode fazer o que lhe é permitido por lei, diferentemente do administrado, que pode fazer tudo que não lhe é vedado pela lei.

Nesse ponto, forçoso concluir que o Diretor Geral do DNIT, ao subscrever o Termo de Transferência n. 127/2021, objeto dos autos, deixou de observar as condicionantes insertas na Instrução Normativa n. 1/DNIT SEDE, de 29 de janeiro de 2021, aprovadas pela Diretoria Colegiada do DNIT, e por ele próprio cancelada.

É que enquanto o já transcrito art. 2º da Instrução Normativa em comento condiciona a doação de trecho de rodovia federal à emissão de Parecer Técnico pela Superintendência Regional do DNIT em Minas Gerais concordando com a cessão e relacionando os benefícios advindos da desincorporação do trecho à malha rodoviária federal, a Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) e a Coordenação Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN/DPP apresentaram manifestações contrárias à doação ressaltando as informações técnicas sobre a grande relevância da rodovia BR-365.

Não posso olvidar, ainda, que a alínea “c” do inciso II do art. 2º da Instrução Normativa n. 1/DNIT SEDE, de 29 de janeiro de 2021, estabelece que deve constar no Parecer Técnico da Superintendência Regional do DNIT em Minas Gerais (anuência à cessão, o que não consta dos autos) que **não existem** passivos ambientais ou **pendências judiciais envolvendo a União referentes ao trecho que se pretende transferir.**

Ora, uma vez julgado parcialmente procedente o pedido formulado pelo Ministério Público Federal nos autos da ACP n. 0007161-11.2015.4.01.3803, “para determinar à União e ao DNIT que procedam à inclusão, nos respectivos orçamentos para o ano de 2022, de recursos orçamentários específicos necessários à duplicação da BR-365, entre os Municípios de Uberlândia e Patos de Minas” (ID 938634182), não é possível, juridicamente, concluir que não há pendência judicial envolvendo a União



referente ao trecho que pretende transferir ao Estado de Minas Gerais, mediante doação, o que mais uma vez confira afronta ao princípio da legalidade.

E a existência de pendência judicial remete justamente à situação atual dos autos da ACP n. 0007161-11.2015.4.01.3803, na qual foi proferida sentença condenatória pendente de trânsito em julgado, pois se encontra em segundo grau de jurisdição para julgamento dos recursos interpostos pelas partes.

Destarte, presentes a fumaça do bom direito e o perigo da demora, este caracterizado pela notícia, veiculada inclusive pela imprensa, de que a previsão é de que os leilões ocorram no próximo dia 18 de março, forçoso deferir o pedido de tutela de urgência, sem que isso importe em violação ao disposto no § 3º do art. 1º da Lei n. 8.437/92.

3. DISPOSITIVO.

Por tais razões, e mais que dos autos consta, **defiro em parte o pedido de tutela de urgência** para determinar:

a) a suspensão do Leilão constante do Edital de Concorrência Internacional 002/2021, publicado pelo Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, no pertinente à concessão do trecho da BR-365 entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, KM 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n. 225, de 1º de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União;

b) à União Federal, ao DNIT e ao Estado de Minas Gerais que adotem todas as medidas administrativas necessárias para, retirarem, imediatamente, a BR-365, trecho entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, KM 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Referência n. 127/2021, publicado na edição n. 225, de 1º de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União, de qualquer Programa de Concessão para o Estado de Minas Gerais, abstendo-se de adotarem quaisquer medidas nesse sentido até decisão final do presente feito;

c) à União Federal, ao DNIT e ao Estado de Minas Gerais que se abstenham de adotar quaisquer medidas administrativas para incluir a BR-365, trecho entre Uberlândia e Patos de Minas, em qualquer Programa de Concessão para o Estado de Minas Gerais, abstendo-se de formarem qualquer parceria nesse sentido, porquanto a Coordenação Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN/DPP, **com fundamento em elementos técnicos oriundos do EVTEA**, enquadrou a BR- 365 nos incisos I e III do art. 16 da Lei n. 12.379/2011, o que qualifica o trecho da rodovia objeto dos autos como integrante da RINTER;

d) ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES que se abstenha de firmar qualquer parceria que importe em liberação de linhas de créditos para empresa, ou consórcios de empresas, pertinente ao Termo de



Referência n. 127/2021, publicado na edição n. 225, de 01 de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União, que trata da doação para o Governo do Estado de Minas do Trecho da BR-365, KM 474,6 ao 605, objeto da Concorrência Internacional nº 02/2021, o qual deverá ainda abster-se de atuar como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, bem assim como contratante de serviços técnicos para estruturação do objeto da concessão.

Oficie-se, imediatamente, à Bolsa de Valores (B3), em São Paulo, comunicando-lhe a suspensão do Leilão constante do Edital de Concorrência Internacional 002/2021, publicado pelo Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais - SEINFRA, no pertinente à concessão do trecho da BR-365 entre os municípios de Uberlândia e Patrocínio, KM 474,6 ao 605,5, constante do Termo de Referência 127/2021, publicado na edição n. 225, de 1º de dezembro de 2021, do Diário Oficial da União, com cópia desta decisão.

Aguarde-se o decurso do prazo para contestação.

P. R. I.

Uberlândia/MG, 17 de março de 2022.

JOSÉ HUMBERTO FERREIRA

Juiz Federal

