



Número: **1005241-93.2026.4.01.3901**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

Órgão julgador: **1ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Marabá-PA**

Última distribuição : **22/04/2026**

Valor da causa: **R\$ 1.000.000,00**

Assuntos: **Acidente de Trânsito, Bens Públicos**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

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

Partes		Procurador/Terceiro vinculado		
MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - MPF (AUTOR)				
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (REU)				
UNIÃO FEDERAL (REU)				
MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - MPF (FISCAL DA LEI)				
Documentos				
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo	Polo
2251733489	22/04/2026 21:23	<a href="#">ACP DNIT 1</a>	Inicial	Polo ativo



**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA \_\_ VARA FEDERAL DA  
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ-PA

Procedimento Administrativo nº 1.23.001.001090/2025-52

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (MPF), com fundamento no Art. 127,  
no Art. 129, III, da Constituição da República Federativa do Brasil e no Art. 5º da Lei nº  
7.347/85, propõe

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA  
COM PEDIDO DE TUTELA ANTECIPADA DE URGÊNCIA**

em face de

*DNIT, pessoa jurídica de direito público interno, representada judicialmente, nos termos do Art. 131, caput, da Constituição Federal, pela Advocacia Geral da União que, no Estado do Pará, está localizada na Av. Assis de Vasconcelos, 625 - Campina, Belém - PA, 66017-070;*

*UNIÃO, ente federativo, pessoa jurídica de direito público, que pode ser citada na capital do Estado do Pará, situada na av. Boulevard Castilhos França, 708 - Edifício-sede do BACEN, CEP 66.010-020, na pessoa do Procurador-Chefe da União no Estado do Pará;*

pelos fatos e fundamentos a seguir expostos:

**1. OBJETO DA DEMANDA**

A presente demanda objetiva **assegurar a segurança viária e a integridade dos usuários da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, localizada na rodovia BR-230/PA, bem como garantir condições adequadas de trafegabilidade**, considerando que as informações prestadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (*DNIT*) atestam deficiências estruturais e funcionais relevantes, incompatíveis com as atuais demandas de tráfego, sem que haja, até o momento, cronograma objetivo e definido para a implementação de solução estrutural definitiva.





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

**2. FATOS**

A documentação anexa, angariada pelo **MPF** na condução do Procedimento Administrativo nº **1.23.001.001090/2025-52**, comprova a existência de **quadro estrutural crítico na ponte sobre o Rio Itacaiúnas**, marcado por deficiências estruturais e funcionais relevantes, incompatíveis com as atuais demandas de tráfego, além de manifestações patológicas progressivas que comprometem a segurança e a adequada funcionalidade da obra.

Trata-se de ponte situada em rodovia federal (BR-230/PA), especificamente entre o segmento do km 121,00 ao km 121,504 que interliga os núcleos da Nova Marabá, Cidade Nova e Velha Marabá, inserida no âmbito do Sistema Federal de Viação, com impacto direto sobre o tráfego interestadual e regional, marcado por fluxo intenso de veículos e relevante função de integração logística.

A omissão estatal revela-se especialmente grave diante do reconhecimento técnico, pelo próprio *DNIT*, da inadequação da estrutura e da necessidade de intervenção mais robusta, sem que, contudo, tenha sido estabelecido planejamento concreto para sua implementação, perpetuando-se, assim, situação de risco contínuo à segurança viária e à integridade dos usuários.

Diante desse cenário, passa-se à análise específica dos elementos fáticos que evidenciam, de um lado, o comprometimento estrutural da ponte e, de outro, a ineficiência das medidas adotadas até o momento.





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

**2.1 Ponte sobre o Rio Itacaiúnas: deficiências estruturais e funcionais relevantes, incompatíveis com as demandas atuais de tráfego**

Através do Ofício nº 93646/2026/DIR/DNIT SEDE (ANEXO 1), encaminhado pela Diretoria de Infraestrutura Rodoviária à Superintendência Regional do DNIT no Estado do Pará – SRE/PA, foram prestadas informações técnicas detalhadas acerca da situação da ponte sobre o Rio Itacaiúnas.

O documento informa que avaliações técnicas realizadas no âmbito do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE) identificaram **deficiências estruturais e funcionais relevantes na obra**, com expressa indicação de que tais deficiências são **incompatíveis com as demandas atuais de tráfego**, evidenciando quadro de inadequação da infraestrutura às condições reais de uso.

O próprio DNIT reconhece que os **estudos técnicos indicaram a demolição e reconstrução da ponte como solução mais adequada**, por se tratar de alternativa mais vantajosa em relação à manutenção, o que evidencia não apenas a gravidade das patologias existentes, mas também a insuficiência de intervenções conservativas para garantir a segurança estrutural.

Tal reconhecimento institucional evidencia que **a estrutura existente não atende aos requisitos técnicos de segurança exigidos**, revelando quadro que não se limita à deterioração natural, mas aponta para inconsistências relevantes entre o desempenho estrutural observado e aquele esperado segundo os parâmetros técnicos, o que é compatível com a existência de falhas no projeto e/ou na execução da obra, especialmente diante do comportamento estrutural anômalo já identificado.

De fato, inspeção realizada pelo MPF na data de 25 de novembro de 2025 constatou **avarias estruturais relevantes na segunda ponte sobre o Rio Itacaiúnas**,





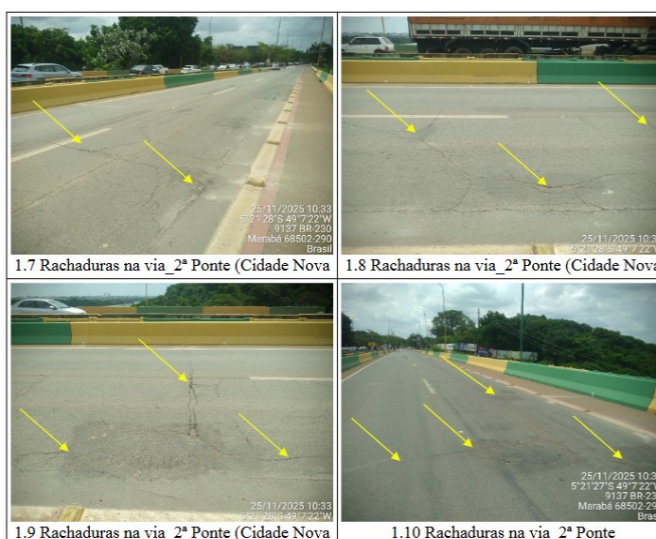
**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

incluindo extensas rachaduras na malha asfáltica ao longo da via, sobretudo entre a cabeceira e a região de envergadura da estrutura (p. 4-5), bem como fissuras na parte inferior dos elementos estruturais, localizadas inclusive por coordenadas geográficas específicas - **RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO (ANEXO 2).**

As imagens constantes do relatório evidenciam que as avarias não se restringem à superfície da via, alcançando também a estrutura inferior da ponte, o que denota comprometimento estrutural significativo e potencial risco à segurança dos usuários:



Fonte: <https://www.oliberal.com/maraba/amp/afundamento-de-ponte-preocupa-autoridades-em-maraba-1.1054913>





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

O próprio *DNIT* reconheceu, em nota à imprensa (*ANEXO 3*), que houve **afundamento da ponte** superior ao previsto, acompanhado do surgimento de **rachaduras consideráveis** ao longo da estrutura, o que reforça a incompatibilidade entre o comportamento estrutural observado e os parâmetros técnicos esperados.

O **RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO** produzido pelo **MPF** também registra que a situação tem causado **transtornos concretos aos usuários da rodovia**, inclusive em razão de interdições e alterações no fluxo de tráfego, circunstância que evidencia que o problema não é apenas técnico, mas **perceptível e notório à coletividade que utiliza diariamente a via** (p. 1-3).

Além disso, a inspeção revelou a existência de **avarias também na primeira ponte sobre o Rio Itacaiúnas**, a qual vem absorvendo o tráfego de veículos pesados em razão das restrições impostas à segunda ponte, ampliando o risco estrutural e sistêmico da infraestrutura viária local.

Registra-se que, conforme será demonstrado a seguir, o *DNIT* informou ao **MPF**, através do **OFÍCIO N° 93646/2026/DIR/DNIT SEDE (ANEXO 1)**, que as avaliações técnicas **indicam a demolição e reconstrução da ponte como solução mais adequada**, além de informar que a matéria encontra-se em fase preparatória de licitação para a contratação integrada das intervenções necessárias, inclusive com reconhecimento de situação emergencial associada à estrutura.

Ocorre que **não há, até o presente momento, cronograma objetivo e definido para a implementação de solução estrutural definitiva**, tendo o próprio *DNIT* informado que a definição das intervenções depende de estudos complementares ainda em curso, sem previsão concreta de conclusão ou de execução das medidas necessárias.

---





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

Nesse contexto, as providências atualmente adotadas pelos requeridos limitam-se a medidas precárias e provisórias, como restrições de tráfego e monitoramento da estrutura, este realizado de forma inconstante e insuficiente e incapaz de assegurar controle efetivo sobre a evolução das patologias estruturais. Tais medidas, além de não solucionarem o problema, **transferem indevidamente à coletividade o ônus pela mitigação dos riscos**, ao condicionarem a segurança da ponte ao comportamento dos usuários da via, notadamente quanto ao cumprimento de limitações operacionais.

Inequivocamente, portanto, o conjunto probatório torna **incontroversa a existência de graves deficiências estruturais na ponte sobre o Rio Itacaiúnas**, bem como a sua **inadequação às demandas atuais de tráfego, configurando quadro de risco potencial à segurança viária e à integridade dos usuários**, a exigir a adoção de medidas estruturais efetivas e urgentes pelas partes requeridas.

**2.2 Ineficiência das medidas adotadas pelo DNIT para a mitigação dos riscos e garantia da segurança viária**

Na data de 13 de abril de 2026, requisitou-se nova inspeção *in loco*, com a finalidade de avaliar as condições operacionais de organização do tráfego no ponto de segregação de fluxo para a denominada “ponte antiga” (lado esquerdo da via), notadamente quanto à adequação da sinalização horizontal e vertical, às condições de iluminação e à existência de fiscalização efetiva, bem como aferir a efetividade das medidas restritivas impostas à circulação de veículos pesados.

As informações mais recentes prestadas pelo *DNIT* dão conta de que a autarquia tem adotado, como medida preventiva e estratégica, a **restrição de tráfego de veículos pesados**, determinando que aqueles com peso superior a 4 toneladas utilizem, obrigatoriamente, desvio operacional pela denominada “ponte antiga” (lado esquerdo da via).

---





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

Todavia, conforme se extrai do **RELATÓRIO TÉCNICO (ANEXO 4)**, foram constatadas **falhas nos sistemas de sinalização, deficiência de iluminação e ausência de fiscalização operacional**, elementos que comprometem diretamente a segurança viária e a adequada organização do fluxo de veículos.

Ademais, restou evidenciado que a sinalização implantada revela-se inadequada e insuficiente, inexistindo indicação clara e ostensiva, especialmente nos pontos de aproximação à estrutura, acerca da obrigatoriedade de desvio de veículos pesados. O relatório aponta a existência de **vícios na sinalização horizontal, caracterizados pelo elevado grau de desgaste das marcas viárias de canalização**, as quais se encontram praticamente apagadas, comprometendo a adequada segregação de fluxos e tornando confuso o ponto de bifurcação.

No que se refere à **sinalização vertical, verificou-se a existência de deficiências relevantes, com placas indicativas desgastadas, com pintura desbotada e, em alguns casos, inclinadas ou mal posicionadas**, dificultando a visualização pelos condutores, sobretudo em situação de tráfego intenso.

Soma-se a isso o fato de que a sinalização de direcionamento para veículos pesados tem início apenas a aproximadamente 1.090 (mil e noventa) metros antes da ponte, sem reforço adequado na proximidade imediata da área crítica, o que reduz significativamente sua eficácia.

As **condições se agravam no período noturno**, em razão da ausência de propriedades refletivas na sinalização e da deficiência de iluminação pública no ponto de separação de fluxo, reduzindo significativamente a visibilidade e tornando a bifurcação perceptível apenas a curta distância. Tal circunstância eleva substancialmente o risco de erro de condução e de ocorrência de sinistros.

---





# Ministério Público Federal

Procuradoria da República no Estado do Pará





## Ministério Público Federal

Procuradoria da República no Estado do Pará

Além disso, constatou-se que **não há fiscalização efetiva quanto ao cumprimento da restrição imposta**, inexistindo presença regular de agentes da Polícia Rodoviária Federal ou de outros órgãos responsáveis pelo controle do tráfego, conforme evidenciam as imagens constantes do **RELATÓRIO TÉCNICO (ANEXO 4)**, o que se demonstra pela **circulação de caminhões sobre a estrutura, em aparente desconformidade com as limitações operacionais estabelecidas, conforme imagens abaixo.**





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

Soma-se a isso a informação de que **o pórtico de controle de altura/limitação de acesso, instalado como mecanismo físico de restrição, foi reiteradamente danificado** e, ao invés de ser restabelecido ou substituído por medida equivalente, inclusive com reforço da fiscalização presencial, acabou sendo removido, o que evidencia não apenas o desrespeito dos usuários às restrições impostas, mas também a **insuficiência das medidas adotadas pelo poder público para assegurar seu efetivo cumprimento.**

Nesse cenário, a deficiência da sinalização, associada à ausência de fiscalização efetiva, compromete de forma significativa a eficácia das medidas de restrição de tráfego impostas pelo próprio *DNIT*, evidenciando que a orientação ao usuário é falha e insuficiente para garantir a segurança viária.

Ressalte-se que a própria autarquia **reconhece a necessidade de observância rigorosa da sinalização como elemento essencial à segurança coletiva**, o que evidencia a contradição entre a diretriz formalmente estabelecida e sua efetiva implementação.

Além disso, embora a autarquia informe que a solução definitiva encontra-se em fase de estudos técnicos e preparação de procedimento licitatório, não há **prazo concreto para a implementação das obras necessárias**, tampouco medidas emergenciais eficazes capazes de assegurar, no curto prazo, a integridade estrutural da ponte e a segurança dos usuários.

Dessa forma, evidencia-se que as providências adotadas pelo *DNIT* limitam-se a medidas precárias, de caráter meramente paliativo, desacompanhadas de fiscalização e de efetividade prática, sendo insuficientes para mitigar os riscos decorrentes das graves deficiências estruturais previamente reconhecidas.

Conclui-se, assim, que há **omissão estatal relevante na adoção de medidas**

---





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

adequadas e eficazes para a solução do problema, mantendo-se situação de risco contínuo aos usuários da via e à coletividade.

### 3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

#### 3.1 Competência federal e legitimidade processual

A presente ação civil pública fundamenta-se na **demonstração de graves omissões do DNIT** no cumprimento de suas atribuições legais relacionadas à gestão, manutenção e garantia da segurança das infraestruturas rodoviárias federais, especialmente no que se refere às condições estruturais da **ponte sobre o Rio Itacaiúnas, comprometendo a segurança viária em prejuízo da coletividade.**

Nos termos da Lei nº 10.233/2001, compete ao *DNIT* implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, incluindo, dentre outras atribuições, a construção, operação, manutenção, restauração, adequação de capacidade e conservação de rodovias federais.

Tal dever é complementado por normativos técnicos específicos que disciplinam a gestão e a integridade estrutural dessas estruturas, como o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE), no âmbito do *DNIT*, bem como pelas diretrizes estabelecidas em normas técnicas nacionais, a exemplo das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas, em especial a NBR 9452 (inspeção de pontes, viadutos e passarelas de concreto) e a NBR 6118 (projeto de estruturas de concreto), que estabelecem parâmetros mínimos de desempenho, segurança e durabilidade das estruturas.

Tal circunstância enseja, ainda, a responsabilização subsidiária da **UNIÃO**, na medida em que o *DNIT* integra a administração pública indireta federal, cabendo ao ente central assegurar a adequada prestação dos serviços públicos e a proteção dos direitos





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

fundamentais dos usuários das rodovias federais.

A responsabilidade da **UNIÃO** decorre ainda do dever constitucional de garantir a regularidade, eficiência e segurança dos serviços públicos (Art. 37, caput, da Constituição Federal), bem como da responsabilidade objetiva por danos causados por seus agentes, inclusive por omissão (Art. 37, § 6º). Ademais, nos termos do Art. 21, XXI, da Constituição, incumbe à **UNIÃO** a organização e garantia do sistema nacional de viação, o que abrange a segurança das infraestruturas federais.

Embora o **DNIT** seja a autarquia responsável pela execução das obras de manutenção, subsiste na **UNIÃO** o dever de supervisão finalística, impondo-lhe o dever de atuação diante da ineficiência da entidade descentralizada, especialmente em situações que envolvem risco relevante à coletividade, como no presente caso da ponte sobre o Rio Itacaiúnas.

A ausência de fiscalização ostensiva permite o trânsito impune de veículos com tonelagem superior à suportada pela estrutura comprometida, caracteriza uma falha administrativa direta da **UNIÃO**, que atua como concausa para o agravamento do risco de colapso. Ademais, sob a ótica da responsabilidade civil, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) consolidou o entendimento de que a autonomia administrativa das autarquias não afasta a responsabilidade subsidiária da **UNIÃO**, especialmente quando o ente público falha em prover os meios necessários para a prestação adequada do serviço.

A jurisprudência da Corte Superior é enfática ao asseverar que "*tanto a União quanto o DNIT possuem legitimidade para figurar no polo passivo da demanda*" em litígios decorrentes de vícios em rodovias federais<sup>1</sup>, reforçando que a ausência de

---

<sup>1</sup> STJ, AgRg no REsp nº 1.501.294/RN, Rel. Min. Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 05/03/2015.





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

policiamento e vigilância da pista atrai a responsabilidade do ente federado<sup>2</sup>.

Por fim, a inclusão da **UNIÃO** revela-se necessária para assegurar a efetividade do provimento jurisdicional, sobretudo diante da complexidade e do elevado custo das intervenções estruturais exigidas, garantindo-se a tutela adequada do direito fundamental à segurança viária, razão pela qual não se configura apenas como parte legítima em razão de sua estrutura de controle, mas também como garantidora da integridade física dos usuários, devendo responder solidariamente pela obrigação de fazer e pelo dano moral coletivo decorrente da exposição prolongada e injustificável da coletividade ao perigo.

Inequívoca, portanto, a **legitimidade passiva** dos entes demandados, tendo em vista que tanto o **DNIT**, na condição de autarquia responsável direta pela gestão e manutenção da rodovia e da estrutura em questão, quanto a **UNIÃO**, como ente federativo ao qual se vincula a autarquia, possuem responsabilidade pela garantia da segurança da infraestrutura rodoviária federal e pela prevenção de danos à coletividade.

A **legitimidade ativa**, por sua vez, encontra fundamento direto na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional pertinente. O **MPF** atua com base nos Arts. 127 e 129, inciso III, da Constituição Federal do Brasil, que lhe conferem a função institucional de promover o inquérito civil e a ação civil pública para a proteção de interesses difusos e coletivos, bem como no Art. 5º da Lei nº 7.347/1985, que expressamente o legitima a propor ações destinadas à responsabilização por danos causados a interesses coletivos. No presente caso, objetiva-se a tutela de direitos fundamentais dos usuários da ponte, notadamente o direito à segurança, à vida e à integridade física, diretamente ameaçados pelas condições estruturais da obra.

Por sua vez, a **competência da Justiça Federal** é manifesta, nos termos do

2 STJ, REsp nº 1.198.534 - RS (2010/0114221-6). Rel.: Min. Mauro Campbell Marques, julgado em 26/08/2010.

---





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

Art. 109, inciso I, da Constituição Federal do Brasil, em razão da presença de entes federais no polo passivo da demanda, bem como em razão da natureza do objeto litigioso, que envolve a gestão e a segurança de infraestrutura integrante do sistema rodoviário federal. Trata-se de controvérsia que recai sobre **ponte situada em rodovia federal (BR-230/PA), inserida no âmbito do Sistema Federal de Viação, com impacto direto sobre o tráfego interestadual e regional, marcado por fluxo intenso de veículos e relevante função de integração logística.**

Dessa forma, considerando a natureza federal da infraestrutura envolvida, a responsabilidade dos entes demandados e a necessidade de adoção de medidas estruturais voltadas à preservação da segurança viária, resta plenamente configurada a competência da Justiça Federal para o processamento e julgamento da presente demanda.

**3.2 Dever administrativo do DNIT no tocante à segurança viária/condições estruturais**

O *DNIT*, na condição de autarquia federal responsável pela gestão da infraestrutura rodoviária integrante do Sistema Federal de Viação, encontra-se submetido a dever jurídico específico de assegurar a adequada manutenção, conservação e segurança das rodovias federais e de suas obras de arte especiais, não se tratando de faculdade administrativa, mas de obrigação legal vinculada à proteção de direitos fundamentais. Nos termos da Lei nº 10.233/2001:

*Art. 82. Compete ao DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo a construção, manutenção, operação, restauração e adequação de capacidade das rodovias federais.*

A norma é clara ao estabelecer que incumbe à autarquia não apenas a gestão formal da malha viária, mas a garantia de sua **adequação estrutural e funcional**, o que inclui





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

a obrigação de atuar preventivamente diante de situações que comprometam a segurança da infraestrutura. No mesmo sentido, dispõe o Código de Trânsito Brasileiro:

*Art. 1º, § 2º. O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.*

*Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, no âmbito de sua circunscrição: (...) promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito, bem como executar a manutenção, a sinalização e a operação das rodovias sob sua responsabilidade.*

As disposições acima evidenciam que a segurança viária constitui **dever jurídico direto do DNIT**, sendo inadmissível a manutenção de infraestrutura em condições incompatíveis com a proteção da integridade física dos usuários.

No âmbito técnico, as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas reforçam esse dever, ao estabelecer parâmetros mínimos de segurança, desempenho e durabilidade das estruturas, destacando-se:

**ABNT NBR 9452 – Inspeção de pontes, viadutos e passarelas de concreto**  
*Estabelece os procedimentos para inspeção, avaliação e monitoramento das condições estruturais, com vistas à identificação de anomalias e à definição de intervenções necessárias para garantir a segurança e a durabilidade da estrutura.*

**ABNT NBR 6118 – Projeto de estruturas de concreto**  
*Define os critérios de dimensionamento, segurança, durabilidade e desempenho das estruturas de concreto, incluindo limites de fissuração, deformação e resistência dos materiais.*

Tais normativos evidenciam que o dever do **DNIT** não se restringe à adoção de medidas reativas, mas abrange o **monitoramento contínuo, a identificação de manifestações patológicas e a implementação de medidas corretivas adequadas e tempestivas**, sempre que verificada a degradação estrutural.

No caso concreto, contudo, verifica-se que o **DNIT**, embora ciente das graves deficiências estruturais da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, inclusive reconhecidas em seus pró-

---





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

prios estudos técnicos, não tem observado de forma adequada tais deveres, limitando-se à adoção de medidas paliativas, desacompanhadas de solução estrutural definitiva e de cronograma objetivo para sua implementação.

Ademais, a ausência de fiscalização efetiva e de mecanismos capazes de assegurar o cumprimento das restrições de tráfego evidencia que a autarquia não tem exercido sequer o controle mínimo exigido para garantir a segurança da via, transferindo indevidamente à coletividade o ônus pela mitigação dos riscos estruturais.

Dessa forma, resta evidenciado o **descumprimento do dever administrativo do DNIT de assegurar condições seguras de trafegabilidade**, configurando falha na prestação do serviço público e justificando a intervenção do Poder Judiciário para compelir o ente responsável ao cumprimento de suas obrigações legais.

**3.3 Dano moral coletivo: omissão administrativa qualificada do DNIT, violação ao direito fundamental ao trânsito seguro e exposição da coletividade a risco estrutural contínuo**

O *DNIT*, não obstante a atribuição legal de promover a manutenção, conservação e adequada gestão da infraestrutura rodoviária federal, mantém-se omissa diante do quadro estrutural crítico da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, limitando-se à adoção de medidas precárias e insuficientes, sem a implementação de solução estrutural definitiva, sem cronograma objetivo para sua execução e, sobretudo, **sem a adoção de mecanismos eficazes de fiscalização capazes de garantir o cumprimento das restrições de tráfego impostas**.

A conduta omissiva configura ato ilícito, na medida em que viola diretamente o dever legal de manutenção imposto pela Lei nº 10.233/2001, bem como o direito fundamental ao trânsito seguro, previsto no Art. 1º, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro. No caso concreto, não se está diante de falha pontual, mas da **manutenção deliberada de estrutura**

---





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

**reconhecidamente inadequada**, com deficiências estruturais relevantes, inclusive decorrentes de falhas no projeto e na execução da obra, associada à incapacidade do próprio ente responsável de fazer cumprir as medidas mínimas por ele estabelecidas.

Não obstante a atribuição de assegurar a segurança da infraestrutura viária, a situação delineada revela que o **DNIT transferiu indevidamente à coletividade o ônus pela mitigação dos riscos estruturais**, ao condicionar a segurança da ponte ao comportamento dos usuários da rodovia, especialmente quanto ao cumprimento voluntário das restrições de tráfego. Tal circunstância evidencia falha grave na prestação do serviço público, pois a segurança da infraestrutura deixa de ser garantida pelo Estado e passa a depender de fator aleatório e incontrolável.

O princípio da responsabilidade impõe ao Estado o dever de indenizar danos decorrentes de ações ou omissões de seus agentes. No caso, a má fiscalização do cumprimento das restrições de tráfego, aliada à ausência de cronograma objetivo para a implementação de solução estrutural definitiva, evidencia omissão do **DNIT** apta a gerar dano moral coletivo, por expor a coletividade a risco contínuo. Trata-se de lesão que ultrapassa a esfera individual e atinge direitos transindividuais, sendo reconhecida pelo Superior Tribunal de Justiça como indenizável e configurada *in re ipsa*, nos termos do Tema 1.104, independentemente de prova de sofrimento individualizado.

A jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 1ª Região reconhece a **responsabilidade do DNIT por omissão na manutenção e sinalização de rodovias federais**, inclusive com condenação por danos morais, assentando que a ausência de vigilância, sinalização e manutenção adequadas evidencia o nexo de causalidade entre o dano e a inércia da autarquia. Destaca-se:

*Ementa: ADMINISTRATIVO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO EM RODOVIA FEDERAL. RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA DO ESTADO. DANOS MORAIS.*





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

**AUSÊNCIA DE SINALIZAÇÃO INDICATIVA DE BURACO EM PISTA DE ROLAMENTO. OMISSÃO DO DNIT CONFIGURADA. DANOS MORAIS EM VALOR RAZOÁVEL. SENTENÇA MANTIDA.** 1. *Cuida-se de ação que versa sobre o pedido de indenização por danos morais em face do DNIT em razão de acidente automobilístico na BR-153, KM 214.2, no município de Nova Olinda/TO, ocorrido em 06.01.2013.* 2. *Por se tratar de suposto dano resultante de omissão do Estado, que teria inobservado o dever de sinalização e manutenção de rodovia, deve ser aferida a responsabilidade civil subjetiva, conforme entendimento jurisprudencial pacífico. Precedentes do STJ e deste TRF.* 3. *O Boletim de Ocorrência de Trânsito expedido pela Polícia Rodoviária Federal, bem como outros documentos acostados aos autos, comprovam a irregularidade da via e a falta de sinalização indicando a existência de diversos buracos em pista de rolamento. Não produziu o DNIT qualquer prova que sustentasse as alegações de culpa exclusiva da vítima.* 4. *Por não ter promovido a vigilância, a sinalização e a manutenção adequadas para proporcionar segurança aos cidadãos que trafegam no local, resta evidenciado o nexo de causalidade entre o acidente e a inércia da Autarquia ré. Precedentes.* 5. *A condenação à indenização por danos morais no valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) para o autor, estabelecida pelo juiz a quo, está de acordo com a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça e deste Tribunal para casos de amputação de braço esquerdo em acidente no trânsito por conduta omissiva da Administração, não se reputando desarrazoado ou excessivo.* 6. *Apelação a que se nega provimento.*

TRF-1 - AC: 00042254320154013502, Relator.: DESEMBARGADOR FEDERAL CARLOS AUGUSTO PIRES BRANDÃO, Data de Julgamento: 22/03/2023, 5ª Turma, Data de Publicação: PJe 22/03/2023 PAG PJe 22/03/2023 PAG)

O caso julgado refere-se a reparação devida a uma vítima específica. Já no presente caso, a situação é ainda mais grave, pois não se trata de evento isolado, mas da **manutenção de risco estrutural coletivo, contínuo e amplificado pela ausência de fiscalização efetiva**, atingindo indeterminada coletividade de usuários.

O dano, no caso, decorre da própria manutenção do estado de risco estrutural, que compromete a confiança da coletividade na segurança da infraestrutura pública e configura lesão à sua esfera extrapatrimonial.





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

Por tal razão, o Ministério Público Federal requer a fixação de dano moral coletivo em patamar não inferior a **R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais)**, em valor apto a cumprir função compensatória e pedagógico-preventiva, a ser revertido ao Fundo de Defesa dos Direitos Difusos, nos termos do Art. 13 da Lei nº 7.347/85, ou a outra destinação que Vossa Excelência entender adequada.

**4. TUTELA DE URGÊNCIA**

O Art. 12 da Lei nº 7.347/1985 e o Art. 300 do Código de Processo Civil estabelecem a possibilidade de concessão de medida liminar quando presentes os requisitos da probabilidade do direito e do perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo. No caso em exame, ambos os requisitos encontram-se plenamente demonstrados.

A *probabilidade do direito*, conforme exposto no título 3.2 da presente manifestação, decorre da violação de normas legais, constitucionais e técnicas que impõem ao poder público o dever de assegurar a segurança da infraestrutura rodoviária federal e a proteção dos usuários da via.

No caso concreto, o próprio *DNIT* reconheceu, em documentos técnicos encaminhados ao MPF (*ANEXO I*), a existência de **deficiências estruturais relevantes na ponte sobre o Rio Itacaiúnas**, com registro de deformações no tabuleiro, fissuras significativas ao longo da viga-caixão e, especialmente, **fissuras extensas e profundas nas estacas de fundação dos pilares**, com aberturas relevantes e indícios de comprometimento da capacidade resistente da estrutura, cujo desempenho atual encontra-se aquém do previsto em projeto. Consta, ainda, a recomendação expressa de restrição do tráfego de veículos de carga e a necessidade de realização de ensaios e estudos complementares, bem como de elaboração urgente de projeto de reforço estrutural.

A própria autarquia reconhece que não há conclusão inequívoca acerca das





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

causas das patologias estruturais, sendo imprescindível o aprofundamento dos estudos, o que evidencia cenário de incerteza técnica quanto à estabilidade da estrutura.

Não obstante a gravidade do quadro técnico reconhecido, o *DNIT* não apresentou **cronograma objetivo para a implementação de solução estrutural definitiva, limitando-se à adoção de medidas paliativas**. Tal conduta afronta o princípio da eficiência, previsto no Art. 37 da Constituição Federal, bem como o dever de transparência administrativa, na medida em que impede o adequado controle institucional sobre a atuação estatal.

Além disso, à luz da Lei nº 13.460/2017, que disciplina os direitos dos usuários de serviços públicos, a manutenção de infraestrutura sabidamente insegura, sem medidas eficazes de correção, configura falha na prestação do serviço público, reforçando a probabilidade do direito invocado.

Por sua vez, o ***perigo de dano*** decorre diretamente do quadro fático delineado, consistente na manutenção de estrutura com **manifestações patológicas relevantes, incerteza quanto ao seu comportamento estrutural e recomendação técnica de intervenção urgente**, conforme reconhecido pelo próprio *DNIT*. A autarquia alerta, inclusive, que eventual colapso da estrutura acarretaria **grave risco à vida dos usuários, além de impactos severos à mobilidade, com sobrecarga da estrutura remanescente, aumento de acidentes e prejuízos logísticos significativos**.

Tal risco é agravado pela **ausência de fiscalização efetiva do cumprimento das restrições de tráfego impostas**. Assim, as medidas adotadas, limitação de carga, desvio de tráfego e monitoramento, mostram-se insuficientes, seja pela fragilidade do controle, seja pela inexistência de solução estrutural definitiva, de modo que a segurança da infraestrutura permanece condicionada a fatores aleatórios, como o comportamento dos usuários.

---





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

Nesse cenário, o perigo de dano é **concreto e contínuo**, resultante da conjugação entre estrutura comprometida, incerteza técnica, ausência de solução definitiva e falha de fiscalização, **expondo a coletividade a risco relevante à integridade física e à segurança viária, o que justifica a concessão imediata da tutela de urgência.**

**5. DOS PEDIDOS**

**À luz do exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL requer:**

**5.1** a concessão de **medida liminar, inaudita altera pars**, para determinar:

**5.1.1 em relação ao DNIT:**

- a) que apresente, no prazo de 30 (trinta) dias, **cronograma objetivo** para a implementação de solução estrutural definitiva na ponte sobre o Rio Itacaiúnas, situada na rodovia federal BR-230/PA, no segmento compreendido entre o km 121,00 e o km 121,504, que interliga os núcleos da Nova Marabá, Cidade Nova e Velha Marabá, **em conjunto com a UNIÃO**, considerando a recomendação técnica de demolição e reconstrução já reconhecida pela autarquia, com a indicação das etapas, prazos e fontes de financiamento necessárias;
- b) que adote, de imediato, medidas operacionais eficazes para a reorganização do fluxo viário, incluindo o **desvio do tráfego intermunicipal e interestadual**, de modo a restringir a utilização da ponte sobre o Rio Itacaiúnas, prioritariamente, ao tráfego local, enquanto não for implementada a solução estrutural definitiva;
- c) que promova, à luz do princípio da transparência, ampla divulgação à população sobre as medidas adotadas, garantindo-





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

se informações claras sobre as cautelas de segurança que devem ser obedecidas pela população;

**d)** que promova a **adequação integral da sinalização horizontal e vertical** em todos os acessos à ponte, garantindo que a obrigatoriedade do desvio operacional seja clara, ostensiva e tecnicamente eficaz aos usuários;

**e)** que institua e apresente nos autos **boletins semanais de monitoramento estrutural**, contendo informações atualizadas sobre a evolução das patologias identificadas, movimentação da estrutura e medidas técnicas adotadas para mitigação de riscos;

**f)** que proceda à **reinstalação do pórtico de controle de acesso/altura** ou à implementação de mecanismo físico equivalente de restrição, bem como assegure a **manutenção de vigilância permanente no local**, de modo a garantir o efetivo cumprimento das limitações operacionais impostas;

**g)** que comprove, periodicamente, o cumprimento das medidas determinadas, sob pena de aplicação de multa diária;

**5.1.2 em relação à UNIÃO:**

**a)** que, por intermédio da Polícia Rodoviária Federal, promova a **fiscalização efetiva e contínua do cumprimento das restrições de tráfego**, especialmente quanto à limitação de veículos de carga;

**b)** que assegure a **presença regular de agentes da PRF no local**, com atuação permanente ou, ao menos, nos horários de maior fluxo, de modo a garantir o controle do tráfego e o cumprimento das medidas operacionais estabelecidas;

**c)** que participe, **em conjunto com o DNIT**, da elaboração e viabilização do cronograma para implementação da solução





**Ministério Público Federal**  
Procuradoria da República no Estado do Pará

---

estrutural definitiva, inclusive no que se refere à alocação de recursos e suporte institucional necessário;

**5.2 a condenação do DNIT e, subsidiariamente, da UNIÃO**, ao pagamento de indenização por **Dano Moral Coletivo**, em patamar não inferior a **R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais)**, ante a omissão administrativa qualificada e a exposição da coletividade a risco estrutural contínuo;

**5.3** ao final, que os pedidos sejam julgados procedentes, confirmando-se a tutela de urgência requerida no item **5.1** para impor aos requeridos a implementação de solução estrutural definitiva para a ponte sobre o Rio Itacaiúnas, situada na rodovia federal BR-230/PA, no segmento compreendido entre o km 121,00 e o km 121,504, que interliga os núcleos da Nova Marabá, Cidade Nova e Velha Marabá.

Embora o pedido venha instruído com prova pré-constituída do alegado, o MPF requer desde já a produção de prova documental, testemunhal, pericial e, até mesmo, inspeção judicial, que se fizerem necessárias ao pleno conhecimento dos fatos, inclusive no transcurso do contraditório que se vier a formar com a apresentação de contestação.

Dá à causa o valor de **R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais)**.

*De Belém para Marabá/PA (em substituição),  
datado e assinado eletronicamente.*

**SADI FLORES MACHADO**  
**PROCURADOR DA REPÚBLICA**  
**PROCURADOR REGIONAL DOS DIREITOS DO CIDADÃO (PA)**

