



Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Superintendência Regional de Santa Catarina
Coordenação de Engenharia Terrestre

OFÍCIO Nº 249721/2026/CET - SC/SRE - SC

Florianópolis, na data da assinatura.

À DEPUTADA ANA CAMPAGNOLO

Primeira Secretária da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Palácio Barriga Verde

Rua Dr. Jorge Luz Fontes, 310 - Centro

88020-900 - Florianópolis/SC

expediente@alesc.sc.gov.br

Assunto: Moção nº 0246/2026.

1. Em atenção à Moção nº 0246/2026, de autoria do Deputado Mário Motta, que trata das solicitações da Concessionária quanto ao fornecimento da documentação técnica relativa à execução da construção da Ponte Anita Garibaldi, situada no Município de Laguna/SC, temos a pontuar o que segue.

2. Preliminarmente, cabe destacar que, embora seja legítima a preocupação do Sr. Deputado Estadual com a segurança e a plena operacionalidade da Ponte Anita Garibaldi, os fundamentos apresentados na Moção nº 0246/2026 não refletem adequadamente o conjunto de informações técnicas e documentais já disponibilizadas pelo DNIT, tampouco consideram as responsabilidades atribuídas à concessionária desde a assunção da administração da rodovia.

3. A moção afirma que a concessionária enfrenta limitações relevantes decorrentes da ausência de documentação técnica necessária à investigação das anomalias estruturais. Contudo, a concessionária recebeu formalmente, quando da transferência da rodovia em agosto de 2020, o processo contendo os volumes do Projeto As Built da Ponte Anita Garibaldi, além de diversos documentos técnicos associados ao empreendimento. Entre eles constam os manuais de manutenção dos estais e das juntas de dilatação, estudos aerodinâmicos, ensaios em túnel de vento, prova de carga dinâmica realizada após a conclusão da obra e recomendações específicas para monitoramento estrutural ao longo da vida útil da ponte. Neste particular, cabe reproduzir trechos de resposta recente do DNIT para a Concessionária que integra o OFÍCIO Nº 242221/2026/CET - SC/SRE - SC (SEI 25559666):

3. Posteriormente, por ocasião da celebração do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, firmado entre o DNIT, ANTT e a Concessionária CCR em 07/08/2020, foi formalmente transferido à concessionária o processo 50616.000900/2020-49, contendo os volumes integrantes do Projeto As Built da Ponte de Laguna, além de outros documentos relacionados ao empreendimento. Dentre a documentação disponibilizada, destaca-se o Volume 5 do Projeto As Built, que contempla os estudos relativos ao comportamento aerodinâmico da ponte estaiada, incluindo os ensaios em túnel de vento, a determinação dos coeficientes de arrasto (para determinação das forças na direção do vento), coeficientes de sustentação (para determinação das forças perpendiculares à direção do vento) e coeficientes de torção (para determinação dos momentos torçores atuantes no tabuleiro), bem como os resultados do ensaio de prova de carga dinâmica realizado pela empresa LSE laboratório de Sistemas Estruturais Ltda. Referido ensaio foi executado após a conclusão das obras com a finalidade de verificar o comportamento estrutural da ponte, tendo concluído pela adequação do desempenho estrutural do trecho estaiado, conforme destacado na conclusão de relatório emitido em 18/09/2015:

5. CONCLUSÃO

Conclui-se da investigação realizada na Ponte Estaiada de Laguna que a rigidez à flexão do tabuleiro foi determinada pelo primeiro modo de flexão em 0,66 Hz, aderente ao valor experimental de 0,67 Hz. Essa frequência coincide com o quarto modo teórico de flexão do tabuleiro, associado à flexão do mastro.

Conclui-se da análise das forças dos estais que as forças efetivas são menores que as forças teóricas, determinadas pelo modelo numérico. Isso indica a boa capacidade de distribuição de cargas do tabuleiro da ponte.

Diante disso, certifica-se experimentalmente o bom desempenho estrutural do trecho estaiado da ponte de Laguna para a sua utilização normal com as cargas especificadas classe 45 da ABNT.

Excerto do Relatório LSE-487-R20150910

4. A certificação estrutural emitida à época constituiu elemento fundamental para o recebimento da obra. Além disso, o próprio Volume 5 do Projeto As Built apresenta recomendações específicas para acompanhamento da estrutura, estabelecendo parâmetros de referência e orientações voltadas ao gerenciamento de sua vida útil. Merecem destaque os seguintes registros:

Item 3.2.2.6. Medidas das Forças dos Estais (fls 458/460) - Da análise desses resultados, conclui-se que apenas os valores do mastro AP36, na região do meio vão (extremidade do balanço antes do fechamento) se aproxima dos valores experimentais. Os demais valores experimentais estão menores que os teóricos, expressando a boa rigidez do tabuleiro que possibilita a melhor distribuição de forças entre os estais.

Item 4.2. Recomendações (fls 462/524) - Recomenda-se que seja desenvolvido um plano de manutenção que considere os valores determinados nesta fase de obra como de referência para verificações ao longo da vida útil da ponte. Em situações normais de operação da ponte, recomenda-se as seguintes verificações: - Medida das aberturas das juntas do apoio 34 ao apoio 37 (a cada 2 anos nos 4 anos iniciais); - Medida das forças nos estais (a cada 4 anos nos primeiros 8 anos); - Inspeção da estanqueidade das bainhas / ancoragens (a cada 2 anos nos primeiros 10 anos).

Anexo 2 Manutenção do Trecho Estaiado da Ponte de Laguna (fls 449/518) - Inspeções recomendadas, periodicidade e protocolos.

5. Ressalta-se ainda que os resultados dos ensaios de prova de carga realizados para a entrega da obra foram submetidos à apreciação do responsável pelo projeto executivo, que confirmou que a estrutura executada possuía compatibilidade igual ou superior aos modelos de cálculo de projeto, visto que a carga se distribuiu em mais estais do que no modelo teórico, fato este favorável à estrutura (folha 522 do Volume 5 referido).

4. A moção sugere que as divergências encontradas durante as investigações atuais decorreriam da ausência ou deficiência da documentação executiva. Essa conclusão não encontra respaldo técnico. Pontes estaiadas são estruturas hiperestáticas e altamente sensíveis à evolução temporal dos materiais. Ao longo da vida útil, ocorrem fenômenos perfeitamente conhecidos pela engenharia estrutural, tais como fluência do concreto; retração do concreto; relaxação das cordoalhas dos estais; redistribuição gradual de esforços; efeitos térmicos acumulados; influência das cargas de tráfego; processos de manutenção e retensionamento. Consequentemente, diferenças entre as forças registradas nos estais em 2015 e aquelas observadas em inspeções posteriores não constituem evidência de erro construtivo nem de inconsistência documental, mas podem refletir a evolução natural do comportamento estrutural ao longo do tempo. A própria documentação As Built recomendava medições periódicas das forças dos estais justamente porque essas grandezas não permanecem constantes durante a vida operacional da estrutura. Portanto, a interpretação adotada pela moção simplifica excessivamente um fenômeno estrutural complexo.

5. Outro aspecto omitido pela moção refere-se ao fato de que a ponte não foi simplesmente construída e entregue sem validação técnica. A documentação do DNIT demonstra que: foram realizados ensaios de prova de carga dinâmica; os resultados foram analisados por especialistas; houve certificação estrutural da obra; o projetista executivo confirmou compatibilidade igual ou superior ao modelo teórico de cálculo; observou-se distribuição de esforços mais favorável do que a prevista originalmente. Esses elementos foram determinantes para o recebimento da obra e evidenciam que a estrutura apresentou comportamento satisfatório quando de sua inauguração. Dessa forma, não existe base técnica para insinuar que eventuais manifestações patológicas identificadas muitos anos depois possam ser automaticamente atribuídas a falhas de projeto, execução ou documentação original.

6. A moção concentra a discussão exclusivamente na suposta necessidade de obtenção de documentos históricos. Entretanto, desde agosto de 2020 a responsabilidade pela operação, conservação, inspeção e monitoramento da rodovia passou a ser da concessionária. É relevante observar que foi realizada inspeção especial em 2020 pela concessionária, sendo que na oportunidade não foram reportados problemas estruturais relevantes à ANTT ou ao DNIT naquele momento. Somente em outubro de 2022 surgiram comunicações formais acerca das anomalias observadas. Esse histórico demonstra que a condição estrutural da ponte deve ser analisada também à luz das atividades de acompanhamento desenvolvidas durante a fase operacional, não apenas sob a perspectiva de sua construção. A engenharia de pontes modernas exige monitoramento contínuo e sistemático. A identificação tardia de determinadas patologias não pode ser atribuída automaticamente à ausência de documentos produzidos mais de uma década antes. Neste contexto, cabe também reproduzir fragmentos da resposta encaminhada à concessionária:

11. Importa registrar ainda que a Nota Informativa SEI nº 270/2022/SC/COROD/GEFOP/SUROD/DIR, de 17/10/2022, anexada ao Ofício SEI nº 32359/2022/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 12793394), informa que a concessionária realizou uma primeira Inspeção Especial em 2020 com o objetivo de reconhecimento da estrutura e avaliação de seu estado de conservação, não tendo sido encaminhadas à ANTT e ao DNIT, até aquela data, informações que indicassem a existência de problemas estruturais relevantes ou de vícios ocultos na referida obra de arte especial. Somente em outubro de 2022 a concessionária comunicou ao DNIT a identificação de anomalias durante atividades de inspeção de rotina. A partir desse momento, o DNIT disponibilizou as informações solicitadas, participou de reuniões e indicou representante técnico para acompanhamento das discussões relacionadas ao tema. Cumpre destacar, ainda, que em reunião realizada em 25/01/2023 foi informado pela própria concessionária que havia sido contratada a empresa LSE Laboratório de Sistemas Estruturais Ltda. para desenvolver projeto de reforço emergencial, tendo sido posteriormente implantadas caixas de ancoragem e réguas desviadoras radiais, medidas que, segundo informado, restabeleceram o comportamento estrutural adequado do trecho estaiado.

12. Diante do exposto, conclui-se que os elementos apresentados não permitem sustentar a afirmação de que o Projeto As-Built seja inadequado, incompleto ou não confiável para representar as condições da obra ao momento de sua conclusão. Da mesma forma, as diferenças observadas entre as forças registradas em 2015 e aquelas medidas em 2022 e 2025 não constituem, isoladamente, evidência de inconsistência da documentação executiva, uma vez que tais diferenças podem decorrer de fenômenos estruturais esperados, da evolução natural da estrutura ao longo do tempo e das intervenções de monitoramento e manutenção realizadas durante sua vida em serviço.

13. Em relação à solicitação de documentação complementar referente à execução da Ponte Anita Garibaldi, informa-se que este departamento disponibiliza acesso aos processos SEI nº 50616.002124/2026-15, que reúne os relatórios mensais de supervisão das obras da Ponte, e nº 50616.000640/2015-44, que contém o Relatório de Revisão de Projeto em Fase de Obras. Adicionalmente, permanecem arquivados nesta Superintendência registros físicos dos diários de obra produzidos durante a execução do empreendimento, os quais poderão ser disponibilizados para consulta, caso haja interesse da concessionária.

7. A moção transmite a impressão de que apenas o DNIT seria capaz de obter documentos complementares relativos à construção. Todavia, deve ser destacado que uma das empresas integrantes do consórcio construtor, a Camargo Corrêa, integra ou integrou a estrutura societária relacionada à concessionária responsável pelo trecho concedido. Sob essa perspectiva, a concessionária dispõe de canais institucionais próprios potencialmente mais eficientes para recuperação de registros históricos, memoriais executivos, procedimentos construtivos e demais informações eventualmente existentes nos arquivos das empresas responsáveis pela execução da obra. Não se mostra razoável transferir ao DNIT uma obrigação investigativa que pode e deve ser compartilhada pelos diversos agentes envolvidos.

8. Na engenharia de estruturas especiais, especialmente em pontes estaiadas, as causas de anomalias são normalmente determinadas mediante: inspeções visuais detalhadas; levantamentos geométricos de alta precisão; ensaios destrutivos e não destrutivos; monitoramento instrumental; provas de carga; modelagem numérica tridimensional; retroanálises estruturais. Tais metodologias permitem identificar mecanismos de deterioração e comportamento estrutural mesmo em empreendimentos centenários que não dispõem de documentação executiva completa. Assim, embora documentos históricos sejam desejáveis e possam contribuir para maior refinamento das análises, não constituem condição indispensável para a investigação técnica das patologias observadas.

9. Conclui-se, do exposto, que não procede a afirmação implícita de que o DNIT teria deixado de atender solicitações da concessionária. Ao contrário, ao longo de todo o processo de investigação das anomalias da Ponte Anita Garibaldi, esta Autarquia respondeu às demandas formuladas, disponibilizou a documentação técnica sob sua guarda, indicou processos administrativos contendo informações complementares, franqueou acesso aos registros históricos existentes e participou das reuniões técnicas realizadas sobre o tema. Caso exista alguma solicitação específica que a

concessionária entenda não ter sido atendida, é necessário que tal pedido seja expressamente identificado, com indicação de protocolo, data e conteúdo da demanda supostamente pendente, uma vez que, até o presente momento, não há registro de requerimento formal que tenha permanecido sem resposta por parte do DNIT. A formulação genérica de que haveria reiteradas solicitações não atendidas não encontra respaldo nos registros administrativos disponíveis, os quais demonstram atuação contínua do DNIT no fornecimento de informações, na indicação de acervos documentais e na adoção de providências destinadas à localização de documentação complementar eventualmente existente.

10. Por fim, é necessário refutar de forma categórica a insinuação de que as divergências observadas entre o projeto executivo, os documentos de obra e o Projeto As Built constituiriam evidência de deficiência documental ou de irregularidade na execução do empreendimento. Tal interpretação revela desconhecimento da dinâmica inerente à execução de obras de grande porte e elevada complexidade técnica. Em qualquer empreendimento de engenharia, especialmente em estruturas singulares como uma ponte estaiada de grande vão, ajustes, aperfeiçoamentos e adequações de projeto durante a fase construtiva não apenas são admissíveis, como frequentemente necessários para compatibilização das condições efetivamente encontradas em campo, otimização de soluções executivas e atendimento aos requisitos de desempenho e segurança estrutural. Essas alterações não ocorreram de forma informal ou descontrolada. Ao contrário, foram submetidas aos procedimentos formais de engenharia previstos contratualmente, mediante Revisões de Projeto em Fase de Obras (RPFO), acompanhadas das respectivas memórias de cálculo, análises técnicas, justificativas de engenharia e processos de aprovação. Toda essa documentação encontra-se consolidada no Processo nº 50616.000640/2015-44, disponibilizado à concessionária, o qual registra de maneira detalhada e transparente as alterações implementadas ao longo da execução da obra. Assim, não procede a alegação de que haveria ausência de informações capazes de explicar as diferenças constatadas entre versões de projeto ou entre documentos produzidos em momentos distintos do empreendimento.

11. Igualmente improcedente é qualquer tentativa de desqualificar o Projeto As Built. Por definição técnica, o As Built não tem a finalidade de reproduzir versões preliminares ou intermediárias do projeto executivo, mas sim de registrar a configuração efetivamente construída, refletindo fielmente a condição final da estrutura ao término das obras. Exatamente por essa razão, ele constitui o documento de referência para operação, inspeção, monitoramento, manutenção e avaliação do comportamento estrutural ao longo da vida útil da obra. Cumpre reiterar que o Projeto As Built contempla resultados de ensaios, provas de carga, parâmetros de referência e recomendações específicas de monitoramento e manutenção, incluindo a periodicidade de inspeções, medições de forças nos estais e verificações dos elementos estruturais críticos. Portanto, a afirmação de que inexistiriam informações suficientes para compreender o comportamento da estrutura não encontra respaldo no acervo documental efetivamente disponibilizado.

12. Em síntese, as alterações ocorridas durante a obra foram formalmente documentadas, tecnicamente justificadas e incorporadas ao histórico do empreendimento. O Projeto As Built representa fielmente a configuração final da ponte e foi regularmente transferido à concessionária juntamente com os demais documentos técnicos disponíveis. Assim, não é possível atribuir a eventuais dificuldades atuais de análise ou diagnóstico estrutural à suposta inexistência, insuficiência ou falta de confiabilidade da documentação de engenharia produzida e disponibilizada pelo DNIT.

Anexos:

I - OFÍCIO Nº 242221/2026/CET - SC/SRE - SC (SEI 25559666).

Atenciosamente,

(documento assinado eletronicamente)
IZALDO CARLOS KONDLATSCH
Coordenador de Engenharia Terrestre

(documento assinado eletronicamente)
AMAURI SOUSA LIMA
Superintendente Regional substituto



Documento assinado eletronicamente por **Izaldo Carlos Kondlatsch, Coordenador de Engenharia Terrestre**, em 10/08/2026, às 12:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Amauri Sousa Lima, Superintendente Regional no Estado de Santa Catarina substituto(a)**, em 12/08/2026, às 16:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **25618225** e o código CRC **41F1382E**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50616.002307/2026-22

SEI nº 25618225



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



Rua Álvaro Millen da Silveira nº 104
CEP 88020-180
Florianópolis/SC |



Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Superintendência Regional de Santa Catarina
Coordenação de Engenharia Terrestre

OFÍCIO Nº 242221/2026/CET - SC/SRE - SC

Florianópolis, na data da assinatura.

À
KATIA REGINA ANSCHAU
katia.anschau@motiva.com.br

Assunto: Dados de Obra Ponte Laguna km 313 BR-101/SC

1. Em atenção à mensagem eletrônica (SEI 25321931), por meio da qual são solicitados dados construtivos relativos à Ponte Anita Garibaldi - Laguna/SC, inaugurada em 15/07/2015, temos a manifestar o que segue.
2. Preliminarmente, cumpre destacar que, em resposta ao Ofício nº 10/2017/DOUT/SNTTA, de 26/06/2017, que solicitou posicionamento desta autarquia acerca de aspectos relacionados aos estudos para concessão do trecho sul da BR-101/SC, a Superintendência Regional do DNIT em Santa Catarina encaminhou, dentre outras informações técnicas, os manuais de manutenção dos estais e das juntas de dilatação da Ponte Anita Garibaldi. Tais documentos apresentam orientações detalhadas sobre os requisitos de inspeção, monitoramento e manutenção da estrutura, estabelecendo procedimentos e periodicidades destinados a garantir sua integridade, desempenho e segurança ao longo da vida útil.
3. Posteriormente, por ocasião da celebração do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, firmado entre o DNIT, ANTT e a Concessionária CCR em 07/08/2020, foi formalmente transferido à concessionária o processo 50616.000900/2020-49, contendo os volumes integrantes do Projeto As Built da Ponte de Laguna, além de outros documentos relacionados ao empreendimento. Dentre a documentação disponibilizada, destaca-se o Volume 5 do Projeto As Built, que contempla os estudos relativos ao comportamento aerodinâmico da ponte estaiada, incluindo os ensaios em túnel de vento, a determinação dos coeficientes de arrasto (para determinação das forças na direção do vento), coeficientes de sustentação (para determinação das forças perpendiculares à direção do vento) e coeficientes de torção (para determinação dos momentos torçores atuantes no tabuleiro), bem como os resultados do ensaio de prova de carga dinâmica realizado pela empresa LSE laboratório de Sistemas Estruturais Ltda. Referido ensaio foi executado após a conclusão das obras com a finalidade de verificar o comportamento estrutural da ponte, tendo concluído pela adequação do desempenho estrutural do trecho estaiado, conforme destacado na conclusão de relatório emitido em 18/09/2015:

5. CONCLUSÃO

Conclui-se da investigação realizada na Ponte Estaiada de Laguna que a rigidez à flexão do tabuleiro foi determinada pelo primeiro modo de flexão em 0,66 Hz, aderente ao valor experimental de 0,67 Hz. Essa frequência coincide com o quarto modo teórico de flexão do tabuleiro, associado à flexão do mastro.

Conclui-se da análise das forças dos estais que as forças efetivas são menores que as forças teóricas, determinadas pelo modelo numérico. Isso indica a boa capacidade de distribuição de cargas do tabuleiro da ponte.

Diante disso, certifica-se experimentalmente o bom desempenho estrutural do trecho estaiado da ponte de Laguna para a sua utilização normal com as cargas especificadas classe 45 da ABNT.

Excerto do Relatório LSE-487-R20150910

4. A certificação estrutural emitida à época constituiu elemento fundamental para o recebimento da obra. Além disso, o próprio Volume 5 do Projeto As Built apresenta recomendações específicas para acompanhamento da estrutura, estabelecendo parâmetros de referência e orientações voltadas ao gerenciamento de sua vida útil. Merecem destaque os seguintes registros:

Item 3.2.2.6. Medidas das Forças dos Estais (fls 458/460) - Da análise desses resultados, conclui-se que apenas os valores do mastro AP36, na região do meio vão (extremidade do balanço antes do fechamento) se aproxima dos valores experimentais. Os demais valores experimentais estão menores que os teóricos, expressando a boa rigidez do tabuleiro que possibilita a melhor distribuição de forças entre os estais.

Item 4.2. Recomendações (fls 462/524) - Recomenda-se que seja desenvolvido um plano de manutenção que considere os valores determinados nesta fase de obra como de referência para verificações ao longo da vida útil da ponte. Em situações normais de operação da ponte, recomenda-se as seguintes verificações: - Medida das aberturas das juntas do apoio 34 ao apoio 37 (a cada 2 anos nos 4 anos iniciais); - Medida das forças nos estais (a cada 4 anos nos primeiros 8 anos); - Inspeção da estanqueidade das bainhas /ancoragens (a cada 2 anos nos primeiros 10 anos).

Anexo 2 Manutenção do Trecho Estaiado da Ponte de Laguna (fls 449/518) - Inspeções recomendadas, periodicidade e protocolos.

5. Ressalta-se ainda que os resultados dos ensaios de prova de carga realizados para a entrega da obra foram submetidos à apreciação do responsável pelo projeto executivo, que confirmou que a estrutura executada possuía compatibilidade igual ou superior aos modelos de cálculo de projeto, visto que a carga se distribuiu em mais estais do que no modelo teórico, fato este favorável à estrutura (folha 522 do Volume 5 referido).

6. Observa-se, portanto, que os documentos disponibilizados não apenas registraram as condições estruturais existentes ao término da construção, mas também forneceram diretrizes expressas para o acompanhamento sistemático do comportamento da estrutura durante sua fase operacional. Nesse contexto, merece especial atenção a alegação de que o Relatório As Built não seria confiável em razão de as forças atualmente medidas nos estais serem distintas daquelas registradas ao final da construção. Tal conclusão não encontra respaldo técnico.

7. Inicialmente, deve ser observado que o Projeto As Built representa a condição da estrutura ao término da obra, refletindo as características geométricas e os esforços existentes quando de sua conclusão e recebimento. As medições realizadas em 2022 e 2025, por sua vez, retratam o comportamento de uma estrutura após aproximadamente sete e dez anos de operação, respectivamente. Trata-se, portanto, de condições temporais completamente distintas. Em estruturas estaiadas, é amplamente reconhecido que os esforços nos estais sofrem alterações ao longo da vida útil da ponte em decorrência de fenômenos naturais e previsíveis, dentre os quais destacam-se fluência e retração do concreto, relaxação das cordoalhas dos estais, redistribuição gradual de esforços na estrutura, variações térmicas acumuladas ao longo dos anos e os efeitos decorrentes das cargas permanentes e variáveis atuantes durante a vida útil da ponte. Esses fenômenos são intrínsecos ao comportamento de pontes estaiadas e constituem aspectos considerados rotineiramente em projetos, inspeções e avaliações estruturais.

8. Inclusive, o próprio Projeto As Built evidencia esse entendimento ao recomendar a realização periódica de medições das forças nos estais, demonstrando que os valores registrados ao final da obra não eram considerados imutáveis, mas sim referências iniciais para acompanhamento da evolução estrutural da ponte. Assim, a simples existência de diferenças entre os valores registrados em 2015 e aqueles medidos vários anos depois não constitui evidência de erro construtivo, deficiência de projeto ou inconsistência documental. Adicionalmente, deve-se considerar que a estrutura permaneceu em operação por vários anos antes do surgimento das anomalias relatadas. Durante esse período, a responsabilidade pela operação, inspeção, monitoramento e manutenção passou a ser exercida pela concessionária, que recebeu formalmente a documentação técnica necessária para tal finalidade.

9. Nesse cenário, eventuais intervenções executadas ao longo dos anos, tais como ajustes geométricos, correções de flechas, retensionamento de estais, substituição ou manutenção de componentes, recuperação de dispositivos estruturais e implantação de sistemas auxiliares de monitoramento podem igualmente ter influenciado os níveis de força observados nas campanhas de medição mais recentes.

10. Também cabe ressaltar que a comparação direta entre os valores registrados durante a construção e os obtidos em campanhas recentes exige cautela metodológica. Enquanto os dados do As Built decorrem de registros executivos e verificações realizadas durante a fase de construção e entrega da obra, as campanhas mais recentes podem utilizar metodologias distintas de avaliação, frequentemente baseadas em técnicas indiretas de estimativa das forças dos estais, cujos resultados dependem dos instrumentos empregados, dos modelos matemáticos adotados e das condições operacionais existentes no momento das medições. Consequentemente, eventuais divergências observadas não podem ser interpretadas isoladamente, sem a devida contextualização técnica.

11. Importa registrar ainda que a Nota Informativa SEI nº 270/2022/SC/COROD/GEFOP/SUOD/DIR, de 17/10/2022, anexada ao Ofício SEI nº 32359/2022/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 12793394), informa que a concessionária realizou uma primeira Inspeção Especial em 2020 com o objetivo de reconhecimento da estrutura e avaliação de seu estado de conservação, não tendo sido encaminhadas à ANTT e ao DNIT, até aquela data, informações que indicassem a existência de problemas estruturais relevantes ou de vícios ocultos na referida obra de arte especial. Somente em outubro de 2022 a concessionária comunicou ao DNIT a identificação de anomalias durante atividades de inspeção de rotina. A partir desse momento, o DNIT disponibilizou as informações solicitadas, participou de reuniões e indicou representante técnico para acompanhamento das discussões relacionadas ao tema. Cumpre destacar, ainda, que em reunião realizada em 25/01/2023 foi informado pela própria concessionária que havia sido contratada a empresa LSE Laboratório de Sistemas Estruturais Ltda. para desenvolver projeto de reforço emergencial, tendo sido posteriormente implantadas caixas de ancoragem e régua desviadoras radiais, medidas que, segundo informado, restabeleceram o comportamento estrutural adequado do trecho estaiado.

12. Diante do exposto, conclui-se que os elementos apresentados não permitem sustentar a afirmação de que o Projeto As-Built seja inadequado, incompleto ou não confiável para representar as condições da obra ao momento de sua conclusão. Da mesma forma, as diferenças observadas entre as forças registradas em 2015 e aquelas medidas em 2022 e 2025 não constituem, isoladamente, evidência de inconsistência da documentação executiva, uma vez que tais diferenças podem decorrer de fenômenos estruturais esperados, da evolução natural da estrutura ao longo do tempo e das intervenções de monitoramento e manutenção realizadas durante sua vida em serviço.

13. Em relação à solicitação de documentação complementar referente à execução da Ponte Anita Garibaldi, informa-se que este departamento disponibiliza acesso aos processos SEI nº 50616.002124/2026-15, que reúne os relatórios mensais de supervisão das obras da Ponte, e nº 50616.000640/2015-44, que contém o Relatório de Revisão de Projeto em Fase de Obras. Adicionalmente, permanecem arquivados nesta Superintendência registros físicos dos diários de obra produzidos durante a execução do empreendimento, os quais poderão ser disponibilizados para consulta, caso haja interesse da concessionária.

14. Cumpre destacar, ainda, que buscando atender à demanda apresentada, foi encaminhado em 10/07/2026 o OFÍCIO Nº 212778/2026/CET - SC/SRE - SC (SEI nº 25332677) ao Consórcio Construtor Camargo Correa / Aterpa M. Martins / Construbase, com solicitação de informações eventualmente disponíveis sobre os procedimentos executivos adotados durante a construção da ponte. Até a presente data, entretanto, não foi recebida resposta ao referido expediente. Não obstante os esforços empreendidos por esta Autarquia para localização e disponibilização de informações históricas complementares, cabe

registrar que a obtenção de documentos ou registros eventualmente remanescentes junto às empresas responsáveis pela execução da obra não constitui atribuição exclusiva do DNIT. Nesse sentido, merece ser observado que a Camargo Corrêa, integrante do consórcio responsável pela construção da Ponte Anita Garibaldi, integra ou integrou a composição societária da concessionária responsável pela administração da rodovia. Tal circunstância confere à própria concessionária condições institucionais e canais de comunicação potencialmente mais diretos para a obtenção de informações técnicas, registros executivos, procedimentos construtivos e demais documentos eventualmente existentes nos arquivos das empresas que participaram da execução do empreendimento. Ademais, considerando que a concessionária assumiu a administração da infraestrutura em agosto de 2020, tendo recebido, por ocasião da transferência dos bens, a documentação técnica disponível, incluindo o Projeto As-Built e os manuais de inspeção, monitoramento e manutenção da obra de arte especial, entende-se que eventuais diligências complementares visando à reconstrução detalhada do histórico executivo da ponte constituem medida que também pode ser promovida diretamente junto às empresas participantes do empreendimento, especialmente aquelas que mantêm ou mantiveram vínculo societário com a própria concessionária.

15. Dessa forma, o DNIT permanece à disposição para disponibilizar toda a documentação sob sua guarda, sem prejuízo da adoção, pela concessionária, das providências que entender cabíveis para obtenção de informações adicionais junto aos agentes que participaram diretamente da execução da obra.

Anexos:

- I - Ofício SEI nº 32359/2022/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 12793394).
- II - Relatórios Mensais de Supervisão (SEI nº 50616.002124/2026-15).
- III - Relatório de Revisão de Projeto em Fase de Obras (SEI nº 50616.000640/2015-44).

Atenciosamente,

(documento assinado eletronicamente)
IZALDO CARLOS KONDLATSCH
Coordenador de Engenharia Terrestre

(documento assinado eletronicamente)
AMAUURI SOUSA LIMA
Superintendente Regional substituto



Documento assinado eletronicamente por **Izaldo Carlos Kondlatsch, Coordenador de Engenharia Terrestre**, em 04/08/2026, às 10:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Amauri Sousa Lima, Superintendente Regional no Estado de Santa Catarina substituto(a)**, em 06/08/2026, às 08:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **25559666** e o código CRC **B7959755**.



MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES



Rua Álvaro Millen da Silveira nº 104
CEP 88020-180
Florianópolis/SC |