TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

FISCOBRAS 2026



PLANO ANUAL

Fiscalização de Obras Públicas

30º ano



República Federativa do Brasil

Tribunal de Contas da União

MINISTROS

Vital do Rêgo, Presidente
Jorge Oliveira, Vice-presidente
Walton Alencar Rodrigues
Benjamin Zymler
Augusto Nardes
Antonio Anastasia
Jhonatan de Jesus
Odair Cunha
Rodrigo Pacheco

MINISTROS-SUBSTITUTOS

Augusto Sherman Cavalcanti
Marcos Bemquerer Costa
Weder de Oliveira

MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TCU

Cristina Machado da Costa e Silva, Procuradora-Geral
Lucas Rocha Furtado, Subprocurador-Geral
Paulo Soares Bugarin, Subprocurador-Geral
Marinus Eduardo de Vries Marsico, Procurador
Júlio Marcelo de Oliveira, Procurador
Sergio Ricardo Costa Caribé, Procurador
Rodrigo Medeiros de Lima, Procurador

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

FISCOBRAS 2026

PLANO ANUAL

Fiscalização de Obras Públicas

30º ano

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

FISCOBRAS
2026

PLANO ANUAL

Fiscalização de Obras Públicas

30º ano

BRASÍLIA

2026

ir.tcu.gov.br/fiscobras

© *Copyright* 2026
Tribunal de Contas da União
Impresso no Brasil

tcu.gov.br

Permite-se a reprodução desta publicação, em parte ou no todo, sem alteração do conteúdo, desde que citada a fonte e sem fins comerciais.

Sumário

1	Apresentação	4
2	Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)	8
	Fichas das 24 fiscalizações - Fiscobras 2026	16
3	Metodologia	42
4	Retomada de Obras	50
5	Saneamento Básico	56
6	Setor Hidroviário	62
7	Transporte Rodoviário	70
8	Editais DNIT	80
9	Reator Multipropósito Brasileiro	88
10	ENBPar e Eletronuclear	96
11	Refinaria Abreu e Lima (RNEST)	104

Apresentação



1997







O Tribunal de Contas da União (TCU) apresenta a 30ª edição do Fiscobras, Plano Anual de Fiscalização de Obras Públicas, em cumprimento à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) vigente.

Às vésperas de completar três décadas, o Fiscobras tem sua história marcada pela cooperação entre o Congresso Nacional e o TCU. Desde 1997, a LDO determina que o Tribunal informe à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO) a relação de obras com indícios de irregularidades graves. Essas informações subsidiam os parlamentares na alocação de recursos e na aprovação da Lei Orçamentária Anual (LOA) do exercício seguinte.

Nesta edição, a publicação reúne, além das fiscalizações de conformidade exigidas pela LDO, outros trabalhos de relevância para a infraestrutura nacional, que estão organizados da seguinte forma:

O **Capítulo 2** apresenta os resultados das fiscalizações de conformidade realizadas no âmbito do Fiscobras 2026 (24 empreendimentos, em quinze unidades federativas). Um deles, o Metrô de Teresina/PI, recebeu proposta de recomendação de paralisação por indícios de sobrepreço e duplicidades no orçamento contratado.

O **Capítulo 3** apresenta a metodologia de priorização de obras relevantes paralisadas ou com baixo ritmo de execução que precisam de recursos para serem concluídas. Construído com o apoio de 166 participantes e aplicado em projeto-piloto no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o método selecionou dez empreendimentos rodoviários prioritários, cujos recursos faltantes somam cerca de R$ 524,8 milhões.

O **Capítulo 4** trata do acompanhamento do Pacto Nacional pela Retomada de Obras e de Serviços de Engenharia Destinados à Educação Básica e Profissionalizante e à Saúde. O Tribunal registra avanços na transparência e na cobertura de controle, cujo índice passou de 36% para 53% em 2026, mas aponta desafios na qualidade das informações e na conclusão das obras.

O **Capítulo 5** aborda o acompanhamento das ações de órgãos federais e municípios para atingir as metas de universalização dos serviços de água e esgoto até 2033. Introduz o Indicador de Maturidade Institucional sobre Saneamento (IMIS) para diagnosticar fragilidades municipais em regulação, prestação e investimento, além de propor o Compromisso Cidadão para destravar obras paralisadas.

O **Capítulo 6** apresenta a auditoria operacional sobre a política pública de desenvolvimento do setor hidroviário. A subutilização do modal decorre de fragilidades institucionais, de planejamento, de dados e de licenciamento, e as recomendações buscam institucionalizar a política e dar centralidade ao cidadão, sobretudo na Bacia Amazônica.

O **Capítulo 7** traz a avaliação acerca da aderência do Programa Transporte Rodoviário ao Plano Plurianual (PPA) 2024-2027 e à regra fiscal do art. 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal. A auditoria identificou quatro achados, entre eles a ausência de metodologia para aferir a regra e uma carteira de obras de cerca de 3,6 vezes maior que sua capacidade de financiamento.

O **Capítulo 8** relata o acompanhamento contínuo de editais do DNIT, ciclo 2025/2026. Foram examinados 20 orçamentos, no total de R$ 5,72 bilhões, com apoio de verificação assistida por inteligência artificial, e o benefício financeiro esperado é de R$ 698,8 milhões.

O **Capítulo 9** traz a fiscalização das obras de infraestrutura de acesso do reator nuclear em Iperó/SP, voltado a garantir a autossuficiência nacional na produção de radioisótopos medicinais. Aponta riscos de paralisação e atrasos decorrentes da imprevisibilidade orçamentária, além de ter identificado sobrepreço em aditivos contratuais.

O **Capítulo 10** apresenta o acompanhamento dos aspectos macrofiscais, orçamentários e de gestão da Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional S.A (ENBPar) e da Eletronuclear. A indefinição sobre Angra 3 consumiu cerca de R$ 2,5 bilhões da Eletronuclear entre 2024 e meados de 2026, e a ENBPar apresenta ocupação irregular de cargos em desacordo com o art. 37 da Constituição Federal.

O **Capítulo 11** encerra a publicação com o acompanhamento da conclusão e da revitalização das unidades de refino da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), com investimento total de R$ 17,16 bilhões. O Tribunal afastou os indícios iniciais de irregularidade, mas, diante dos riscos que persistem na execução contratual, autorizou novo acompanhamento da implantação do Trem 2.





2026



2040

Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)



2

Fiscalizações de conformidade de obras em cumprimento à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)

As fiscalizações de obras têm o objetivo de encaminhar informações relativas à execução de empreendimentos contemplados pelo Orçamento Geral da União para o Congresso Nacional, conforme previsto no artigo 152, inciso II da Lei 15.321, de 31 de dezembro de 2025 (LDO 2026):

> Art. 152. Para fins do disposto no art. 59, § 1º, inciso V, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e no art. 9º, § 2º, desta Lei, o Tribunal de Contas da União encaminhará:
> (...)
> II - à Comissão Mista a que se refere o art. 166, § 1º, da Constituição, até cinquenta e cinco dias, contado da data de encaminhamento do Projeto de Lei Orçamentária, a relação a que se refere o inciso I atualizada, inclusive com o acréscimo das obras e dos serviços com indícios de irregularidades graves classificados na (sic) de acordo com o art. 150, § 1º, incisos V e VI, acompanhadas de cópias, em meio eletrônico, das decisões monocráticas e colegiadas, dos relatórios e votos que as fundamentarem e dos relatórios de auditoria nos quais os indícios foram apontados, bem como a relação das obras e serviços que, embora tenham tido recomendação de paralisação da equipe de auditoria, não foram objeto de decisão no prazo previsto no art. 150, § 7º. (grifo acrescido)

Considerando as informações sobre as obras com indícios de irregularidades graves encaminhadas pelo TCU, o Congresso Nacional avalia quais delas devem receber ou não dotações orçamentárias, de forma a evitar desvios e prejuízos aos cofres públicos.

O que o TCU fez?

O TCU fiscalizou 24 empreendimentos no âmbito do Fiscobras 2026, selecionados de acordo com os critérios estabelecidos no artigo 153 da LDO 2026, como a materialidade, a regionalização do gasto, o histórico de irregularidades e as obras contidas no quadro bloqueio da Lei Orçamentária em vigor.

FISCOBRAS
Painel Informativo

paineis.tcu.gov.br/fiscobras



“

O TCU fiscalizou
24 empreendimentos
no âmbito do Fiscobras 2026

Os 24 empreendimentos fiscalizados podem ser agrupados por tipo de obra e estão distribuídos em quinze unidades federativas, nas cinco regiões do país, conforme indica a tabela 1 e a figura 1 abaixo.

Tabela 1 — Tipo e quantidade de obra

Tipo	Quantidade
Rodovias (inclusive obras de arte especiais)	6
Ferroviárias	4
Saneamento / habitação / infraestrutura urbana	4
Energia (nuclear)	2
Portuárias / hidroviárias / dragagem	2
Hídricas (barragens, açudes, adutoras, canais)	2
Edificações	2
Metroviárias	1
Aeroportos	1
Total	**24**

Fonte: Elaboração própria.

Figura 1 — Empreendimentos fiscalizados
e distribuídos em 15 unidades federativas



Fonte: Elaboração própria.

O **Indício de irregularidade grave** é um indicativo de que a obra está sendo contratada ou executada de forma irregular, podendo causar danos à sociedade. Além de situações como sobrepreço ou superfaturamento, que são imediatamente associadas a prejuízo financeiro, há casos de restrição ao caráter competitivo da licitação, má qualidade da obra contratada, entre outros, que também podem caracterizar irregularidades graves.

> A Resolução-TCU 280/2016 define, em seu artigo 2º, as classificações de achados de auditoria:
>
> **IV - indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP)** o ato ou fato materialmente relevante em relação ao valor total contratado que apresente potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário ou a terceiros e que: (a) possa ensejar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato; ou (b) configure grave desvio dos princípios constitucionais a que está submetida a Administração Pública Federal;

V - indício de irregularidade grave com recomendação de retenção parcial de valores (IGR) aquele que, embora atenda à conceituação de IGP contida no inciso IV, permite a continuidade da obra, desde que haja autorização do contratado para retenção de valores a serem pagos ou a apresentação de garantias suficientes para prevenir o possível dano ao erário, até a decisão de mérito sobre o indício relatado;

VI - indício de irregularidade grave que não prejudique a continuidade (IGC) aquele que, embora gere citação ou audiência do responsável, não atende à conceituação de IGP ou IGR contida nos incisos IV e V;

VII - falhas/impropriedades (F/I) aquelas falhas de natureza formal ou outras impropriedades que não configurem indício de débito ou que não ensejem a aplicação de multa aos responsáveis, mas tão somente determinação de medidas corretivas ou expedição de ciência;

VIII - proposta de indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação (pIGP) aquela que se enquadra no conceito de IGP previsto no inciso IV, mas cuja classificação encontra-se pendente de confirmação pelo Tribunal de Contas da União, por meio de decisão monocrática ou colegiada, nos termos previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias vigente;

Tabela 2 — Classificação de irregularidades

Gravidade	Quantidade
Fiscalizações com Irregularidade grave	**15**
IGP	0
pIGP	1
IGR	0
IGC	14
Falhas / impropriedades (FI)	**8**
Sem ressalva (SR)	**1**
Total	**24**

Fonte: Elaboração própria.

A obra com pIGP (proposta de recomendação de paralisação) refere-se ao Metrô de Teresina/PI (TC 004.951/2026-3), em razão de indícios de sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado e duplicidades no orçamento contratado, cuja classificação como IGP depende de confirmação pelo Tribunal de Contas da União, por meio de decisão monocrática ou colegiada, nos termos previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias vigente (art. 150, § 1º, inciso IV c/c § 7º da Lei 15.321/2025 – LDO 2026).



Informações atualizadas sobre obras com indícios de irregularidades graves

ir.tcu.gov.br/obrasirregularidadesgraves

As fichas das **24 fiscalizações**, com a identificação de cada empreendimento, as principais constatações das auditorias e a situação das deliberações do Tribunal, estão reunidas nas próximas páginas.

Fiscalizações



Fichas das fiscalizações realizadas no âmbito do Fiscobras 2026

Este compilado reúne as fichas das 24 fiscalizações de conformidade realizadas no âmbito do Fiscobras 2026, em quinze unidades federativas, em cumprimento à LDO 2026, conforme descrito no Capítulo 2.

Cada registro traz a identificação do empreendimento, as principais constatações da fiscalização e a situação da deliberação do Tribunal, o que permite distinguir os processos já apreciados daqueles que ainda aguardam decisão.



FISCALIZAÇÃO

Contratação Integrada do Porto Manaus Moderna

Relator:

Bruno Dantas

UF

AM

DELIBERAÇÃO

1.522/2026-TCU-Plenário

A auditoria analisou o Edital nº 215/2025, que realizou a seleção da empresa responsável por elaborar os projetos de engenharia (básico, executivo e as built) e executar as obras e serviços de construção do Porto (IP4) no município de Manaus (AM).

As principais constatações foram:

a) Anteprojeto de engenharia baseado em dados insuficientes do estudo técnico preliminar (ETP);
b) Ausência de justificativa para os parâmetros de técnica e preço e critérios subjetivos, sobrepostos e redundantes no julgamento das propostas da concorrência;
c) Equipamentos não compatíveis com IP4;
d) BDI incompatível com o porte da obra; e
e) Dotação orçamentária insuficiente.



FISCALIZAÇÃO

Construção do Lote C - BR-319/AM - Edital 326/2025 - DNIT

Relator:

Augusto Nardes

UF

AM

DELIBERAÇÃO

1.882/2026-TCU-Plenário

A auditoria verificou se o Edital 326/2025-01 estava de acordo com as normas. Esse edital trata da contratação de uma empresa para elaborar os projetos de engenharia e executar a parte restante das obras de reconstrução do Lote C da BR-319, no Amazonas.

As principais constatações foram:

I) Edital com requisitos técnicos insuficientes, gerando incertezas sobre a economicidade da solução de pavimentação prevista no anteprojeto - Edital 326/2025-01;
II) Alteração de greide de rodovia previsto em projeto sem a devida justificativa técnica – Contrato 563/2024; e
III) Ausência de medições regulares com obra em andamento – Contrato 563/2024



FISCALIZAÇÃO

Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) - Caetité/BA - Barreiras/BA - EF-334 - no estado da Bahia (Lote 6F)

Relator:

Benjamin Zymler

UF

BA

DELIBERAÇÃO

2.531/2026-TCU-Plenário

A auditoria acompanhou e avaliou as obras de construção do Lote 6F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), no trecho entre Caetité e Barreiras, na Bahia.

A fiscalização identificou dois achados principais: execução de serviços com qualidade deficiente e existência de atrasos que podem comprometer o prazo de entrega do empreendimento e exigem medidas corretivas imediatas por parte da Administração para resguardar o erário e a integridade do empreendimento.



FISCALIZAÇÃO

Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) - Caetité/BA - Barreiras/BA - EF-334 - no estado da Bahia (Lote 5F)

Relator:

Antonio Anastasia

UF

BA

DELIBERAÇÃO

2.845/2026-TCU-Plenário

A auditoria fiscalizou as obras de construção do Lote 5F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), trecho Caetité – Barreiras, no Estado da Bahia.

As principais constatações foram: deficiência na conservação e manutenção da plataforma ferroviária e descumprimento grave do cronograma físico-financeiro, ambos classificados como Falhas/impropriedades, exigindo medidas corretivas imediatas por parte da Administração para resguardar o erário e a viabilidade do empreendimento.



FISCALIZAÇÃO

Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL II) - Lote 5FC

Relator:

Bruno Dantas

UF

BA

DELIBERAÇÃO

686/2026-TCU-Plenário

A auditoria fiscalizou o edital de contratação para elaboração dos projetos básico e executivo de engenharia, bem como para a execução dos serviços remanescentes necessários à conclusão das obras de engenharia do Lote Único (05FC) da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL II), no estado da Bahia.

As principais constatações foram:

- Inconsistências no orçamento; e
- Anteprojeto deficiente;



FISCALIZAÇÃO

Obras de construção do Hospital Regional de Jacobina/BA

Relator:

Walton Alencar Rodrigues

UF

BA

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

O TCU fiscalizou as obras de construção do Hospital Regional de Jacobina/BA. O objetivo foi avaliar se a construção da obra estava sendo conduzida de forma adequada, com qualidade, economia de recursos e cumprimento dos prazos.

As principais constatações foram:

Na licitação:

I) deficiências nos critérios de avaliação das propostas técnicas e
II) irregularidades no julgamento que influenciaram o resultado do certame.
III) inadequações no anteprojeto que serviu de base à contratação integrada, exigindo reformulações relevantes durante o desenvolvimento dos projetos.

Na fase de execução contratual:

IV) fragilidades nos procedimentos de fiscalização e
V) a formalização tardia de alterações relevantes de escopo, executadas sem respaldo contratual e sem observância integral das exigências aplicáveis ao empreendimento financiado com recursos federais.



FISCALIZAÇÃO

Obras remanescentes da Barragem de Fronteiras - CE

Relator:

Odair Cunha

UF

CE

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

A auditoria verificou se a licitação das obras restantes para a construção da Barragem Fronteiras, no município de Crateús (CE), foi realizada de acordo com as normas e exigências legais.

As principais constatações foram:

a) Incompatibilidade entre cronograma físico-financeiro das contratações previstas e a disponibilidade orçamentária (LOA e PPA), com risco de execução incompatível e de atrasos e/ou paralisação de obras e serviço;
b) Instauração da Concorrência Dnocs 90002/2025 com deficiências relevantes nos documentos técnicos e falhas na planilha orçamentária referencial;
c) Grave deficiência de governança e de planejamento sistêmico, caracterizada pelo descompasso crítico entre as obras do barramento e a execução das interferências logísticas, sociais e ambientais; e
d) Ausência de demonstração da vantajosidade econômica e superação do limite legal de acréscimos na proposta de 9º Termo Aditivo ao Contrato Dnocs 31/2014 (supervisão das obras).



FISCALIZAÇÃO

Ponte Lago dos Tigres, Britânia - GO

Relator:

Augusto Nardes

UF

GO

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

A auditoria fiscalizou a contratação da obra da ponte Lago dos Tigres sobre o Ribeirão de Águas Limpas, localizada no município de Britânia-GO.

As principais constatações foram:

a) Critérios de medição irregulares;
b) Alteração substantiva do edital sem a necessária republicação; e
c) Intempestividade na tomada de providências relativas à desapropriação.



FISCALIZAÇÃO

Avenida Metropolitana em São Luís-MA

Relator:

Jorge Oliveira

UF

MA

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

A auditoria avaliou as obras de ampliação da Avenida Metropolitana, em São Luís/MA.

As principais constatações foram:

I) Utilização de solução antieconômica para o transporte de materiais ;
II) Incompatibilidade entre a composição orçamentária adotada para a execução da base estabilizada e o método construtivo efetivamente empregado na obra
III) Restrição à competitividade do certame licitatório
IV) Irregularidades no âmbito das subcontratações realizadas
V) Pagamento da Administração Local da Obra em descompasso com o avanço físico do empreendimento
VI) Atraso no repasse dos recursos no âmbito do Ministério das Cidades



FISCALIZAÇÃO

Obras de contenção de encostas e drenagem em Juiz de Fora-MG

Relator:

Augusto Nardes

UF

MG

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

A auditoria examinou atos e contratos relacionados às obras de contenção de encostas e de macrodrenagem em Juiz de Fora/MG.

Nas obras de contenção de encostas, constatou-se atraso expressivo na execução do TC 0398481-26/2012.

Nas obras de macrodrenagem, foram identificadas falhas na contratação emergencial. Também foram encontradas deficiências na análise que fundamentou a escolha do fornecedor na Dispensa de Licitação 26/2026.

Nas Concorrências 20/2025 e 26/2025, foram encontrados problemas nas regras de avaliação das propostas, nos prazos para apresentação de documentos e nas exigências de qualificação técnica. Também houve questões relacionadas à participação de consórcios e ao uso da experiência de possíveis subcontratadas. Essas situações podem limitar a concorrência e prejudicar a escolha da proposta mais vantajosa para a administração pública.

Também foram identificadas fragilidades na fiscalização dos contratos de macrodrenagem e deficiências na transparência ativa das informações relativas ao termo de compromisso de contenção de encostas. Por outro lado, foram observadas boas práticas na atuação da Defesa Civil municipal, especialmente no monitoramento permanente, na integração de dados e nos sistemas de alerta.



FISCALIZAÇÃO

Construção de Unidades Modulares - CREA/ES e IFMT

Relator:

Benjamin Zymler

UF

MT

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

O TCU verificou a licitação e a execução do contrato da Concorrência Eletrônica SRP 90001/2025, que tinha como objetivo contratar uma empresa especializada para construir unidades modulares padronizadas.

As principais constatações foram:

I) uso inadequado do registro de preços pelo CREA/ES, que adotou essa ferramenta sem projetos básicos detalhados e adequados, além de falhas no planejamento da licitação, com utilização integral dos quantitativos em uma única contratação;
II) irregularidades na elaboração do orçamento e na estimativa de preços, com uso de metodologia paramétrica sem previsão legal, pesquisa de mercado sem sigilo, desconsideração da economia de escala e falta de regionalização;
III) irregularidades na condução do certame, com prejuízo à competitividade, devido à exigência indevida da qualificação técnica operacional;
IV) comprometimento da competitividade da licitação, devido a vínculos societários e familiares entre os fornecedores consultados na formação dos preços;
V) falhas no planejamento do IFMT, sem compatibilidade entre o objeto modular do registro de preços e os projetos executivos do IFMT para os novos campi, em construção convencional; e
VI) execução contratual em desacordo com o objeto contratado, com falhas nas medições, na qualidade dos serviços e na formalização de alterações contratuais.



FISCALIZAÇÃO

Obras na rodovia BR-230/PB, do km 2,00 ao km 13,38

Relator:

Benjamin Zymler

UF

PB

DELIBERAÇÃO

2.761/2026-TCU-Plenário

A fiscalização verificou se a licitação, a contratação e a execução das obras restantes de ampliação da capacidade e melhoria da segurança da BR-230, na Paraíba, estavam sendo realizadas de forma regular. Também avaliou se os preços previstos eram compatíveis com os praticados no mercado e se o planejamento da obra estava suficientemente desenvolvido para sua execução.

As principais constatações foram:

I) Projeto de engenharia deficiente;
II) Cláusulas do edital e contrato inadequadas ao tipo de contratação;
III) Fragilidades na demonstração dos efeitos da interseção do Complexo Ponte do Futuro sobre o nível de serviço da BR-230/PB;
IV) Fragilidades nos procedimentos de acompanhamento e comunicação de demandas judiciais



FISCALIZAÇÃO

Obras de engenharia do Lote SPS 04 - Ferrovia Transnordestina

Relator:

Jhonatan de Jesus

UF

PE

DELIBERAÇÃO

1.218/2026-TCU-Plenário

A auditoria verificou a licitação para contratar a empresa responsável pelas obras restantes e pela elaboração do projeto executivo do Lote SPS 04 da Ferrovia Transnordestina (EF-232), em Pernambuco.

As principais constatações deste trabalho foram:

- Inconsistências no orçamento;
- Superestimativa da taxa de risco e da reserva de contingência devido a inconsistências metodológicas e divergências entre a avaliação qualitativa e a modelagem quantitativa; e
- Solução antieconômica de projeto para o sublastro (aquisição comercial de brita) em detrimento do aproveitamento de material de 3ª categoria proveniente das escavações.



FISCALIZAÇÃO

Sistema Integrado de Drenagem na Bacia PE-31 de Teresina

Relator:

Walton Alencar Rodrigues

UF

PI

DELIBERAÇÃO

2.825/2026-TCU-Plenário

A fiscalização avaliou a legalidade da utilização dos recursos públicos destinados às obras de implantação da etapa 1 do Sistema Integrado de Drenagem da Bacia PE-31, em Teresina/PI.

Identificou-se ocorrência de atraso relevante na execução das obras em relação ao previsto no cronograma físico-financeiro contratado, havendo risco de postergação do prazo de conclusão da obra.



FISCALIZAÇÃO

Metrô de Teresina-PI

Relator:

Walton Alencar Rodrigues

UF

PI

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

Auditoria avaliou as obras de modernização e revitalização do Metrô de Teresina (PI), com o objetivo de garantir mais eficiência, efetividade e qualidade para o transporte público de Teresina, bem como a boa aplicação dos recursos federais envolvidos.

As principais constatações foram:

I) Sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado e duplicidades no orçamento contratado
II) Projetos executivos desatualizados e parcialmente incompatíveis com as necessidades do empreendimento
III) Antecipação irregular de pagamentos no contrato



FISCALIZAÇÃO

Melhoramentos no Aeroporto Santos Dumont - RJ

Relator:

Bruno Dantas

UF

RJ

DELIBERAÇÃO

2.841/2026-TCU-Plenário

A auditoria analisou os contratos TC 0179-EG/2024/0062 e 198-EG/2025/0062. O primeiro previa a elaboração dos projetos básico e executivo e também a execução das obras de construção da RESA/EMAS, além da regularização da faixa preparada e obras complementares no Aeroporto Santos Dumont/RJ, por contratação integrada. O segundo era relativo à prestação de serviços de engenharia consultiva e apoio à fiscalização dessas obras.

A principal constatação foi:

I) atraso no início efetivo das obras de implantação do sistema RESA/EMAS, com risco de comprometimento do cronograma e de não atendimento tempestivo das não conformidades associadas à certificação operacional do aeródromo.



FISCALIZAÇÃO

Modernização da Usina Nuclear Angra 1 - RJ

Relator:

Jorge Oliveira

UF

RJ

DELIBERAÇÃO

2.331/2026-TCU-Plenário

A auditoria fiscalizou os principais contratos associados à implementação do Programa de Operação de Longo Prazo (Long Term Operation - LTO) para a usina nuclear de Angra 1 ou Programa de Extensão de Vida Útil de Angra 1, na Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA), em Angra dos Reis/RJ.

A auditoria constatou que a captação de recursos para custear a implementação das obras destinadas a extensão da vida útil de Angra 1 ainda não foi solucionada por meio de financiamento de longo prazo.

Além disso, foi constatada a fragilidade nos procedimentos adotados pela Eletronuclear para comprovar a inviabilidade de competição em contratações diretas por inexigibilidade de licitação.



FISCALIZAÇÃO

Obras de construção da BR-040-RJ

Relator:

Walton Alencar Rodrigues

UF

RJ

DELIBERAÇÃO

2.439/2025-TCU-Plenário

A auditoria do Fiscobras 2016 acompanhou as obras da Nova Subida da Serra de Petrópolis (NSS), na BR-040, no trecho entre Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro (RJ), administrado pela concessionária Concer. Em 2025, o Acórdão 2.439/2025-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar, determinou arquivar o processo, porque o contrato com a concessionária se encerrou.

Mesmo assim, a Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO/CN) manteve a obra no Anexo VI da Lei Orçamentária Anual de 2026, com base nas propostas do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves – COI. Assim, no Fiscobras 2026, foi realizada uma atualização das informações referentes a essa obra e foi mantido o entendimento do acórdão 2.439/2025-TCU-Plenário.



FISCALIZAÇÃO

Obras de Reconstrução na Praia de Ponta Negra, em Natal-RN

Relator:

Antonio Anastasia

UF

RN

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

A auditoria analisou o Termo de Compromisso 17/2013 para a execução de ações de reconstrução, seguidas de obra de alargamento da faixa de areia da praia de Ponta Negra, na capital potiguar.

As principais constatações foram:

I) Inadequação do instrumento simplificado de repasse de recursos da Defesa Civil para a obra de engorda de faixa de areia, por se tratar de solução de caráter estruturante, não emergencial, complexa e de grande materialidade;
II) Insuficiência e fragilidade dos estudos preliminares de viabilidade técnica, econômica e ambiental do empreendimento (EVTEA), dos estudos referentes a impactos ambientais (EIA/RIMA) e do projeto básico;
III) Prejuízos ao rito regular de licenciamento da obra de aterro em Ponta Negra e à atuação do órgão ambiental (Idema/RN) de exercer o controle e o acompanhamento das condicionantes do empreendimento;
IV) Perda parcial dos serviços de aterro hidráulico realizados na praia de Ponta Negra (trecho de praia referente ao Morro do Careca), há apenas um ano da conclusão da obra, bem como indícios de inadequação do material sedimentar extraído de jazida não licenciada;
V) Pactuação de aditivo contratual para acréscimo dos quantitativos de serviços de dragagem, transporte e aterro de material proveniente de jazida não licenciada pelo órgão ambiental, sem anuência do concedente, em afronta à legislação da transferência de recursos e às licenças emitidas, correspondendo a despesas não passíveis de serem financiadas com recursos federais;
VI) Restrição à competitividade da Concorrência Internacional 34/2023 (Seinfra/PM Natal), por exigência de disponibilidade de equipamento de dragagem - Draga Hooper - com capacidade de armazenamento bastante superior ao admitido quando da execução do objeto; e
VII) Transparência ativa deficiente ou inexistente pelo ente beneficiário (município), especialmente quanto à ausência de divulgação dos relatórios de monitoramento do objeto (inclusive pós-obra) previstos nos Planos/Programas Ambientais do empreendimento.



FISCALIZAÇÃO

Obras para Conclusão da Barragem Arroio Taquarembó-RS

Relator:

Jhonatan de Jesus

UF

RS

DELIBERAÇÃO

Pendente de apreciação

A auditoria avaliou se a execução das obras de conclusão da Barragem do Arroio Taquarembó, localizada em Dom Pedrito/RS está dentro da legalidade.

As principais constatações foram:

a) Insuficiência e incompatibilidade da programação orçamentária federal (LOA 2026 e PPA 2024-2027) em face do cronograma de desembolso pactuado no Termo de Compromisso 223/2014;
b) Ausência de demonstração da vantajosidade econômica e superação do limite legal de acréscimos na proposta do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Supervisão 03/2019;
c) Deficiência crítica de planejamento e inconsistência técnica do projeto executivo de retomada, com risco iminente de inutilidade do ativo público devido ao descompasso com as obras de captação;
d) Deficiência na implementação dos instrumentos de gestão e segurança da barragem (PSB e PAE), em desacordo com a Lei 12.334/2010;
e) Inobservância da metodologia aplicável ao cálculo dos limites de alterações contratuais e insuficiente consolidação técnica sobre a origem de agregados; e
f) Risco de inutilidade e ociosidade do ativo público, com comprometimento da finalidade socioeconômica do empreendimento, além do potencial de novas paralisações, aditivos onerosos e riscos à integridade da estrutura e à segurança das populações situadas a jusante.



FISCALIZAÇÃO

Contrato de execução das obras da BR 285-RS divisa RS-SC

Relator:

Augusto Nardes

UF

RS

DELIBERAÇÃO

2.830/2026-TCU-Plenário

A auditoria fiscalizou o Contrato 94/2021, celebrado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o Consórcio Planaterra/Traçado/Iguatemi, em 16/3/2021, para a elaboração dos projetos básicos e executivos de engenharia e execução das obras de construção na BR 285/RS na divisa RS/SC.

A principal constatação foi:

a) Divergência entre os prazos previstos no cronograma da obra para a entrega, análise e aprovação dos projetos básicos e aqueles efetivamente verificados.



FISCALIZAÇÃO

Reator Multipropósito Brasileiro

Relator:

Benjamin Zymler

UF

SP

DELIBERAÇÃO

2.760/2026-TCU-Plenário

A auditoria fiscalizou o contrato 057/FP-2024/00 e a execução das obras de implantação do Reator Multipropósito Brasileiro (RMB) no município de Iperó-SP.

A auditoria constatou que a construção do Reator Multipropósito Brasileiro (RMB) enfrenta riscos importantes devido à falta de recursos financeiros suficientes e à dificuldade de prever o orçamento necessário para concluir o projeto. A redução dos recursos disponíveis pode causar atrasos, interrupções nas obras, aumento dos custos e demora na entrega dos benefícios esperados para o País. Verificou-se, ainda, que a adoção de metodologia de precificação de serviços acrescidos por aditivos contratuais não preservou as condições econômicas originalmente estabelecidas na contratação.

Foram também identificadas fragilidades nos critérios de aceitabilidade de preços, nos procedimentos de medição e pagamento dos serviços e na gestão da execução contratual, reduzindo a capacidade de controle sobre os custos, o avanço físico das obras, a detecção de distorções contratuais e a adequada atribuição de responsabilidades por atrasos.

Além disso, foi verificada falta de transparência ativa na divulgação de informações relacionadas às contratações executadas no âmbito do empreendimento, dificultando o acompanhamento da aplicação dos recursos públicos e o exercício do controle institucional e social sobre a execução do projeto.



FISCALIZAÇÃO

Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Santos (SP)

Relator:

Bruno Dantas

UF

SP

DELIBERAÇÃO

688/2026-TCU-Plenário

A auditoria analisou o edital nº 51/2025 referente à obra de dragagem de aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao Porto de Santos, estruturado sob o regime de contratação integrada previsto na Lei nº 13.303/2016.

Os procedimentos indicaram, de forma geral, que os documentos técnicos que fundamentam o edital apresentam nível satisfatório de detalhamento e atendem aos requisitos centrais da contratação integrada, embora haja oportunidades relevantes de aperfeiçoamento. Verificou-se que a matriz de riscos necessita de ajustes para refletir adequadamente os eventos críticos associados à dragagem e ao licenciamento ambiental.

Além disso, foi identificada fragilidade na coordenação entre a APS e o MPor para compatibilização dos cronogramas da obra de dragagem e da futura concessão do canal de acesso, o que representa risco de sobreposição de investimentos e perda de eficiência no uso dos recursos públicos.



FISCALIZAÇÃO

Construção da Ponte sobre o Rio Tocantins (Juscelino Kubitschek)

Relator:

Jorge Oliveira

UF

TO

DELIBERAÇÃO

1.791/2026-TCU-Plenário

A auditoria analisou o Contrato 958/2024 que previa a contratação de empresa para elaboração de projeto e execução das obras emergenciais para reconstrução da Ponte sobre o rio Tocantins (Juscelino Kubitschek de Oliveira) na BR-226/TO entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e Estreito/MA.

As principais constatações foram:

I) Adoção de critérios de medição e pagamento em desacordo com o termo de referência e o contrato, e deficiência na concepção e detalhamento do item “Apoio à Construção”, estruturado sem atividades identificáveis, quantitativos definidos ou entregas verificáveis;

II) Ausência de projeto básico em contratação pelo regime de empreitada por preço global, com observação de fragilidades na elaboração do orçamento paramétrico.

Metodologia



3

Priorização de Obras Relevantes Paralisadas ou com Baixo Ritmo de Execução

Metodologia para indução da alocação eficiente dos investimentos nas obras públicas

“

Durante 30 anos, o Fiscobras funcionou como escudo.

Agora quer servir também de bússola.

Processo	TC 021.161/2025-9
Relator	Ministro Jhonatan de Jesus
Deliberação	Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário

Desde 1997, o Fiscobras informa ao Congresso Nacional a relação de obras com indícios de irregularidades graves, com o objetivo de subsidiar o Parlamento na alocação de recursos durante o processo de aprovação da Lei Orçamentária Anual. O ano de 2026 marca o início do desenvolvimento de um novo produto, que passa a destacar também uma lista de empreendimentos de grande relevância social que precisam de recursos para serem concluídos. A proposta é complementar e pretende informar onde o dinheiro precisa chegar.

Com esse objetivo, foi desenvolvida metodologia para identificação e priorização de obras relevantes paralisadas ou com baixo ritmo de execução cuja retomada dependa, total ou parcialmente, da disponibilização de recursos orçamentários. A iniciativa soma, à tradicional identificação de obras com indícios de irregularidades graves, uma perspectiva de apoio ao processo decisório de priorização dos investimentos públicos. A divisão de responsabilidades permanece intacta: o Tribunal fornece a informação técnica e o Parlamento toma a decisão política.

“

“Precisamos inverter essa lógica, o foco não é apenas apontar irregularidades. Nosso objetivo não é substituir o gestor, nem assumir a função do parlamentar na destinação do orçamento, o que buscamos é induzir uma eficiência alocativa dos recursos públicos. Queremos que o gestor perceba o valor no Fiscobras e indique para o TCU os empreendimentos realmente relevantes para a sociedade.”

Keyla Boaventura,
Secretária da SecexInfra, em entrevista ao livro Fiscobras 30 Anos

Como a metodologia foi construída

A metodologia foi concebida a partir de um processo participativo que reuniu especialistas de diferentes áreas da Administração Pública e do controle externo. Entre outubro de 2025 e março de 2026, oficinas colaborativas e reuniões técnicas contaram com representantes do TCU, do Congresso Nacional, da Casa Civil da Presidência da República, de Ministérios setoriais, de autarquias e de outros órgãos envolvidos no planejamento, no financiamento, na execução e na fiscalização de obras públicas. Ao todo, 166 participantes contribuíram para a elaboração do método, permitindo que diferentes perspectivas institucionais fossem incorporadas ao trabalho.

A construção colaborativa permitiu identificar fatores relacionados à paralisação de empreendimentos, mapear as fontes de informação disponíveis, discutir critérios de priorização e compreender as limitações das bases de dados governamentais. Ficou consolidada, ainda, uma visão comum sobre a necessidade de criar um mecanismo transparente, objetivo e replicável, capaz de orientar a seleção de uma lista de empreendimentos prioritários, com elevada relevância social, econômica e estratégica para o país.

“

166 participantes
de órgãos de planejamento, financiamento, execução e controle construíram o método em oficinas colaborativas

Seis etapas e uma matriz de decisão

A metodologia é composta por seis etapas complementares:

1. Pré-seleção – identificação do universo inicial de obras candidatas a partir de bases governamentais, documentos oficiais, contribuições de especialistas e, quando pertinente, manifestações da sociedade;

2. Consulta aos executores – confirmação e atualização das informações junto aos responsáveis pelos empreendimentos;

3. Validação – eliminação de inconsistências e consolidação de base de dados confiável para a tomada de decisão;

4. Seleção final – aplicação de matriz de decisão estruturada para comparar e priorizar os empreendimentos;

5. Publicação – transparência dos resultados; e

6. Monitoramento – acompanhamento da evolução das obras selecionadas.

O elemento central do método é a matriz de decisão, organizada em seis eixos de avaliação: impedimentos à retomada; qualidade e maturidade do empreendimento; aderência ao planejamento governamental; nível de impacto; execução físico-financeira e viabilidade de retomada; e interesse ou capacidade do responsável pela execução. Os critérios transformam informações de múltiplas fontes em instrumento estruturado de apoio à decisão, reduzindo subjetividades e aumentando a rastreabilidade do processo de priorização.

Os seis eixos de avaliação da matriz de decisão

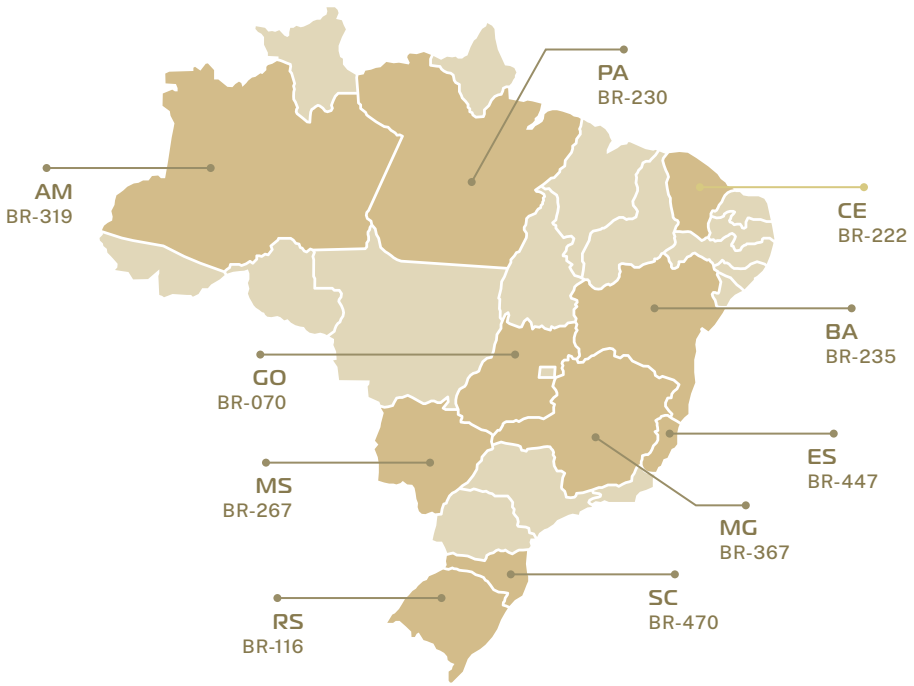


Aplicação piloto no DNIT

A metodologia foi submetida à aplicação-piloto no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conforme autorizado pelo Acórdão 1.763/2026-TCU-Plenário. A escolha partiu da relevância nacional da carteira de investimentos da autarquia, da disponibilidade de informações estruturadas e confiáveis, assim como do cenário de restrição orçamentária, que exige seleção rigorosa de investimentos. A diversidade e a distribuição geográfica dos empreendimentos permitiram avaliar a capacidade do método de produzir resultados consistentes em diferentes contextos regionais.

A aplicação-piloto testou os procedimentos previstos na metodologia, avaliou a adequação dos critérios de priorização, verificou a qualidade das bases de dados e mediu a capacidade da matriz de decisão de distinguir empreendimentos segundo o potencial de benefícios para a sociedade. Foram analisados empreendimentos rodoviários de diversas regiões do país, e os resultados passaram por validação técnica e por ajustes destinados a assegurar representatividade territorial, observando a regionalização dos investimentos e as características da carteira do setor.

Figura 1 — Empreendimentos rodoviários prioritários selecionados



Fonte: Elaboração própria.

Os empreendimentos selecionados têm relevância estratégica e potencial de geração de benefícios econômicos e sociais, além de características que indicam possibilidade concreta de avanço e conclusão das obras até o final de 2027, caso sejam superadas as restrições orçamentárias atualmente existentes.

Ao final do processo, foram selecionados dez empreendimentos considerados prioritários:

Tabela 1 — Obras relevantes com risco de persistência do baixo ritmo de execução por insuficiência de recursos

UF	BR	Empreendimento	Instrumento	Recursos faltantes
BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	05 00155/2023	R$ 19.855.963,50
SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul	16 01093/2013	R$ 13.275.204,67
CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	03 00537/2015	R$ 5.223.000,35
RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	10 00821/2019	R$ 43.751.296,84
MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho	19 00758/2023	R$ 279.126.640,74
ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	00 01061/2014	R$ 5.563.752,09
PA	BR-230	Ponte do Xingu	00 00011/2021	R$ 67.901.811,13
GO	BR-070	Remanescentes da BR-070/GO	12 00350/2024	R$ 24.362.684,31
MG	BR-367	Implantação 367/MG	00000403/2022	R$ 21.804.597,45
AM	BR-319	Remanescente do Lote 1C da BR-319	00 00563/2024	R$ 43.934.548,69
				R$ 524.799.499,77

Fonte: elaboração própria.

Resultados e próximos passos

A experiência do piloto demonstrou que a metodologia é capaz de produzir um processo estruturado, transparente e rastreável para identificação e priorização de obras relevantes. Evidenciou também a importância da construção participativa e do diálogo com os gestores responsáveis pelos empreendimentos, que permitiu aperfeiçoar critérios e ajustar procedimentos sem comprometer os princípios de objetividade, transparência e comparabilidade que orientam o método.

Os próximos passos são a publicação e o monitoramento dos empreendimentos selecionados, para avaliar o processo de priorização e a efetiva entrega dos produtos à sociedade. A metodologia passará a integrar os ciclos anuais do Fiscobras, permitindo a elaboração periódica de listas de empreendimentos prioritários para informação ao Congresso Nacional. A estrutura metodológica foi planejada para adaptação a outras áreas da infraestrutura pública como saneamento, saúde, educação, recursos hídricos, mobilidade urbana e outros segmentos relevantes.

“

A partir de 1997, o TCU passou a informar ao Congresso Nacional onde o dinheiro público **não deveria ir**.

Em 2026, a proposta é informar também onde ele **precisa chegar**.



Retomada de Obras



4

Pacto Nacional pela Retomada de Obras de Educação e Saúde

Processo	TC 036.329/2023-1
Relator	Ministro Jhonatan de Jesus
Deliberações	Acórdão 2.103/2024-TCU-Plenário (1ª fase) Acórdão 1.766/2026-TCU-Plenário (1ª, 2ª e 3ª fases)
Plano de Ação	Ação 18 – PAT 2026 – Rede Integrar (Retomada das obras de Educação)

Processo	TC 017.990/2025-4
Relator	Ministro Jhonatan de Jesus
Deliberação	Acórdão 2.747/2025-TCU-Plenário
Plano de Ação	Ação 19 – PAT 2026 – Rede Integrar (Retomada das obras de Saúde)

Diante da concentração de obras paralisadas nos setores de educação e saúde, a edição da Lei 14.719/2023 e a implementação do Pacto Nacional pela Retomada de Obras e de Serviços de Engenharia Destinados à Educação Básica e Profissionalizante e à Saúde foram as principais respostas estruturais do Estado brasileiro para enfrentar esse passivo histórico. O programa tem o objetivo de viabilizar a conclusão de empreendimentos de saúde e educacionais inacabados ou paralisados para ampliar a oferta de infraestrutura e assegurar maior efetividade aos recursos públicos já investidos.

O diagnóstico inicial, realizado em 2024, identificou 5.642 obras da educação básica paralisadas ou inacabadas vinculadas ao Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Como resultado da mobilização promovida pelo Pacto, estados e municípios apresentaram 3.784 manifestações de interesse em aderir ao programa e à repactuação dos empreendimentos.

Figura 1 — Situação das obras do Pacto (educação)



Fonte: Painel Pacto de Retomada de Obras – FNDE. Acesso em 21/9/2026.

Os resultados revelam o potencial da iniciativa para ampliar a infraestrutura educacional e recuperar investimentos já realizados. As obras aprovadas têm potencial para criar mais de 525 mil vagas escolares em regime de dois turnos, ou cerca de 262 mil vagas em tempo integral, com investimentos estimados em R$ 3,25 bilhões.

“

Mais de **525 mil vagas escolares** em dois turnos,
com investimentos estimados em **R$ 3,25 bilhões**

O que o TCU fez?

O Tribunal de Contas da União acompanhou esse processo fiscalizando de forma estruturada em múltiplas frentes. Em um primeiro momento, foram conduzidas ações de acompanhamento operacional junto ao FNDE, que resultou no Acórdão 2.103/2024-TCU-Plenário,

relatado pelo ministro Jhonatan de Jesus. Esse trabalho identificou oportunidades de melhoria relacionadas à transparência, à qualidade das informações disponíveis e à execução orçamentária e financeira do programa.

Posteriormente, o Acórdão 1.766/2026-TCU-Plenário, também relatado pelo ministro Jhonatan de Jesus, registrou avanços, durante 2025, ao sistematizar informações sobre aspectos orçamentários, contrapartidas, regulamentação e mecanismos de prevenção de novas paralisações. No entanto, destacou a necessidade de aperfeiçoar a confiabilidade, a consistência e a transparência dos dados utilizados para monitorar os empreendimentos.

Em 2026, o acompanhamento permanece voltado ao fortalecimento da transparência ativa e da governança da informação, com ênfase no aperfeiçoamento do Painel de Obras do FNDE e da Plataforma Antonieta de Barros. Para otimizar esse processo, a equipe do TCU utiliza ferramentas de inteligência artificial na análise e consolidação dos dados dessas plataformas, para melhorar o desenho, a execução e o acompanhamento das políticas públicas implementadas pelo FNDE. Houve esforço institucional para ampliar a disponibilização de dados e facilitar o acompanhamento da execução física e financeira dos empreendimentos, inclusive com a divulgação dos investimentos aprovados por obra. Apesar desses avanços, os desafios relacionados à conclusão dos empreendimentos e à qualidade das informações gerenciais ainda persistem, exigindo monitoramento contínuo e ações coordenadas para garantir a efetividade da política pública.

Controle social e atuação em rede

O TCU fortaleceu os mecanismos de controle social por meio da Força-Tarefa Cidadã Obras, desenvolvida em parceria com o Observatório Social do Brasil (OSB), que capacitou cidadãos para acompanhar a execução dos empreendimentos com o aplicativo #UniãoCidadã. Em 2026, o engajamento dos voluntários passou a ter comunicação via *WhatsApp Business*, ferramentas de inteligência artificial para geração automatizada de relatórios de acompanhamento e painéis de cruzamento de dados que integram diferentes fontes de informação.

Figura 2 — Força Tarefa Cidadã



Fonte: TCU/Observatório Social do Brasil

Além disso, foram articuladas ações conjuntas com as Instituições integrantes da Rede Integrar (TCs), Ministério Público Federal (MPF), Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP) e Controladoria-Geral da União (CGU), ampliando a cobertura fiscalizatória em todo o território nacional. Como resultado, o Índice de Cobertura de Fiscalização (ICF) evoluiu de 36%, ao final de 2025, para 53% em setembro de 2026: mais da metade das obras abrangidas pelo Pacto já conta com alguma ação de controle.

Figura 3 — Painel de Acompanhamento da Retomada das Obras de Educação



Fonte: Painel de Acompanhamento da Retomada das Obras de Educação – TCU. Acesso em 21/9/2026.

“

O Índice de Cobertura de Fiscalização
passou de 36% para 53% em nove meses

Em síntese, os resultados alcançados demonstram que o Pacto Nacional pela Retomada de Obras da Educação Básica representa uma iniciativa relevante para enfrentar um dos principais passivos da infraestrutura pública brasileira. Embora ainda existam obstáculos relacionados à governança, à gestão de informações e à execução financeira, os avanços entre 2024 e 2026 indicam trajetória consistente de retomada de empreendimentos, am-

pliação da capacidade de atendimento da rede pública de ensino e recuperação gradual de investimentos anteriormente imobilizados em obras paralisadas. Essa evolução reforça a importância da continuidade do monitoramento, do aperfeiçoamento dos instrumentos de gestão e da atuação coordenada entre União, estados, municípios, órgãos de controle e sociedade civil para assegurar que os benefícios cheguem realmente à população.

O Pacto na saúde

O TCU também acompanha a implementação do Pacto na área da saúde, em ações articuladas com os Tribunais de Contas estaduais e municipais. Como parte dessa estratégia, foi desenvolvido aplicativo destinado a consolidar e divulgar as ações de controle dos diversos órgãos participantes, como foi feito na educação.

No âmbito do controle externo federal, destaca-se a fiscalização realizada no Ministério da Saúde para identificar fatores de risco capazes de comprometer o início da operação das Unidades Básicas de Saúde (UBSs) reativadas no âmbito do Pacto. Essa auditoria foi motivada pelo resultado da consulta pública feita pelo TCU junto aos cidadãos, que apontou as obras paralisadas na área da saúde como uma das principais preocupações da sociedade. Essa auditoria (TC 017.990/2025-4) resultou no Acórdão 2.747/2025-TCU-Plenário, de relatoria do ministro Jhonatan de Jesus.

Os trabalhos identificaram inconsistências e oportunidades de melhorar os mecanismos de acompanhamento dos empreendimentos, levando o Tribunal a determinar ao Ministério da Saúde a adoção de medidas corretivas e o fortalecimento dos controles existentes. Além disso, foram expedidas recomendações para o aperfeiçoamento do Sistema de Monitoramento de Obras (Sismob) e o incentivo à participação da sociedade no acompanhamento da execução das obras, reconhecendo o controle social como instrumento relevante para reduzir riscos e ampliar a efetividade da política pública.

Painel de Acompanhamento da Retomada das Obras de Educação
TCU

paineis.tcu.gov.br/Obraseducacao

Painel Pacto de Retomada de Obras
FNDE

ir.tcu.gov.br/painelobrasfnde

Saneamento Básico



Acompanhamento da implementação do Marco Legal do Saneamento Básico

Processo	TC 018.305/2025-3
Relator	Ministro Jorge Oliveira
Deliberação	Pendente de apreciação

O saneamento básico no Brasil enfrenta um déficit estrutural histórico, e superar esse cenário representa um dos maiores desafios de infraestrutura do país. Segundo o Sistema Nacional de Informações em Saneamento Básico (Sinisa), ano-base 2024, quase 33 milhões de pessoas (15,9% da população) não têm acesso à água tratada e quase 90 milhões (43,3%) não contam com coleta de esgoto.

“

33 milhões de brasileiros sem água tratada e 90 milhões sem coleta de esgoto

Para enfrentar essa realidade, a Lei 14.026/2020, conhecida como Novo Marco Legal do Saneamento Básico, trouxe diretrizes para o incentivo à concorrência, à uniformidade regulatória e ao estímulo à prestação regionalizada, com metas de universalização até 2033: 99% da população com acesso à água potável e 90% com coleta e tratamento de esgoto.

O que o TCU fez?

Diante das novas regras, o Tribunal de Contas da União passou a acompanhar periodicamente a atuação dos órgãos federais, e fez, até o momento, três rodadas de fiscalização.

Na primeira rodada, o Tribunal apontou, no Acórdão 2.392/2022-TCU-Plenário, de relatoria do ministro Jorge Oliveira, os riscos decorrentes da inoperância do Comitê Interministerial de Saneamento Básico (CISB) e das limitações de pessoal da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) para elaborar as Normas de Referência da regulação (NRs).

Já na segunda, o apontamento mais relevante foi a ausência de metodologia para avaliar o cumprimento dos requisitos do art. 50 da Lei 11.445/2007, que fixa condicionantes para o acesso a recursos federais, o que levou o Tribunal, por meio do Acórdão 1.940/2024-TCU-Plenário, relatado pelo ministro Jorge Oliveira, a determinar que o Ministério das Cidades, presidente do CISB, estabeleça essa metodologia.

A terceira rodada, em 2026, foi estruturada em três eixos de análise:

I. a atuação do Ministério das Cidades e do CISB quanto à metodologia de acesso aos recursos federais;

II. os procedimentos adotados pela ANA no primeiro ciclo de comprovação de aderência das entidades reguladoras infranacionais às suas Normas de Referência; e

III. o grau de implementação dos instrumentos estruturantes do Marco Legal, concebidos para viabilizar as metas de universalização estabelecidas pela legislação federal.

Indicador de Maturidade Institucional sobre Saneamento (IMIS)

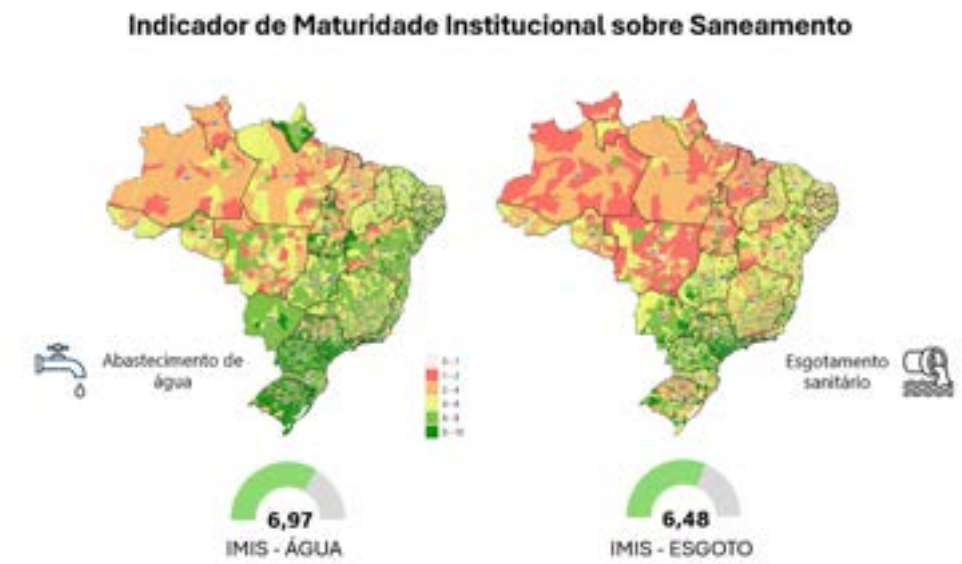
De forma inovadora, o grau de implementação dos instrumentos do Marco Legal foi medido por meio da criação do Indicador de Maturidade Institucional sobre Saneamento (IMIS), que atribui nota de 0 a 10 a cada município brasileiro. Essa nota é dada separadamente para os serviços de água e de esgoto, a partir de quatro dimensões: Regularidade da Prestação, Regionalização, Regulação e Investimentos.

Figura 1 — O que o IMIS avalia?



Fonte: elaborado pela unidade técnica do TCU

Figura 2 — Consolidação das quatro dimensões do IMIS



Fonte: elaborado pela unidade técnica do TCU

A criação desse indicador permitirá que o TCU monitore continuamente as ações institucionais dos municípios para alcançar as metas de universalização, além de subsidiar futuras ações de controle no acompanhamento.

Compromisso Cidadão

A auditoria constatou a existência de obras de saneamento apoiadas com recursos da União paralisadas ou com dificuldades de evolução, justamente em municípios que apresentam baixa maturidade institucional ou com poucos investimentos recentes.

Diante desse cenário, e em alinhamento com a diretriz do Tribunal de atuar com foco no cidadão, a unidade técnica identificou a oportunidade de o TCU firmar um Compromisso Cidadão com o Ministério das Cidades. O objetivo é estabelecer uma comunicação próxima com os municípios beneficiários e, de forma articulada, identificar e enfrentar as dificuldades que têm impedido a conclusão desses empreendimentos, contribuindo para a entrega efetiva dos serviços de saneamento à população.



Setor Hidroviário



6

Política Pública de Desenvolvimento do Setor Hidroviário

Processo	TC 011.152/2025-7
Relator	Ministro Bruno Dantas
Deliberação	Acórdão 1.497/2026-TCU-Plenário

O Brasil possui uma das maiores redes hidrográficas do mundo, com cerca de 63 mil quilômetros de rios potencialmente navegáveis, dos quais apenas 20 mil são utilizados de forma comercial. Apesar desse potencial, o modal hidroviário respondeu por apenas 5,58% da matriz de transporte de cargas do país em 2017, medida em Tonelada-Quilômetro Útil (TKU). Esse índice evidencia uma subutilização crônica que penaliza a competitividade nacional e contribui para o chamado Custo Brasil.

“

63 mil km de rios navegáveis,
20 mil km em uso comercial e **apenas 5,58% da matriz de transporte de cargas**

O que o TCU fiscalizou?

A auditoria buscou avaliar a contribuição do modal hidroviário para reduzir o Custo Brasil a partir de quatro questões centrais, com dupla abordagem. De um lado, avaliou a contribuição do modal para a redução do Custo Brasil, examinando o desenho institucional da política, a efetividade dos investimentos e a integração intermodal. De outro lado, avaliou a centralidade do cidadão na política pública, com foco no transporte hidroviário de passageiros e na segurança das populações ribeirinhas, especialmente na Bacia Amazônica, e na eficiência do processo de licenciamento ambiental.

O trabalho incluiu o período de 2015 a 2025 e envolveu o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Infra S.A. (sucessora da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.), o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Marinha do Brasil.

A auditoria operacional foi realizada em cumprimento ao Acórdão 2.604/2024-TCU-Plenário, de relatoria do ministro Vital do Rêgo, motivada por levantamento anterior (TC 047.274/2020-4), que já havia identificado fragilidades estruturais na governança do setor.

Figura 1 — Visões do modal hidroviário no Brasil



Fonte: elaboração própria.

O que o TCU encontrou?

A auditoria identificou cinco achados inter-relacionados, abrangendo a política hidroviária federal, a execução de investimentos em infraestrutura, o transporte de passageiros, a produção de informações e o licenciamento socioambiental. As principais constatações foram:

Baixo Grau de Maturidade da Política Hidroviária

A política hidroviária precisa de formalização em ato normativo próprio, de modelo lógico estruturado e de indicadores de resultado e impacto. Instâncias de coordenação interinstitucional existentes, como o Comitê Nacional de Gestão Hidroviária (CONAGH) e os Grupos de Desenvolvimento Regional Hidroviários (GDRHs), foram extintas sem sucessor, e a proposta de criação da Comissão Nacional de Autoridades Hidroviárias (CONAHIDRO) tramita na Casa Civil desde dezembro de 2024, sem decisão. Essa fragilidade institucional resulta em ações governamentais fragmentadas, sujeitas a descontinuidade, e em insegurança jurídica, o que afasta investimentos privados do setor.

Baixa Execução de Investimentos e Fragilidade da Integração Intermodal

Dos mais de 50 empreendimentos hidroviários previstos nos planos setoriais da última década, apenas três foram concluídos até 2020. A ausência de planejamento intermodal integrado gera situações críticas, como as filas de caminhões em Miritituba, no Pará, e agrava crises logísticas em períodos de seca extrema, como as registradas em 2023 e 2024 na Amazônia. Essa insuficiência de infraestrutura eleva os custos logísticos nacionais e compromete a competitividade das cadeias produtivas que dependem desse meio.

Marginalização do Transporte Hidroviário de Passageiros e das IP4 no Planejamento Estratégico

O transporte hidroviário de passageiros não integra os instrumentos estratégicos federais, e o próprio Ministério de Portos e Aeroportos reconheceu não possuir diagnóstico atualizado sobre o tema. Inspeções identificaram patologias estruturais de risco crítico em diversas Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) na Bacia Amazônica, com ribeirinhos utilizando barrancos e estruturas improvisadas para embarque e desembarque, em situações de risco para idosos, crianças e pessoas com deficiência. Esse vazio revela que a visão do setor não privilegia a função social do modal.

Deficiência na Produção e Sistematização de Dados sobre o Transporte de Passageiros

Não há base de dados nacional unificada sobre oferta, demanda, perfil do usuário ou qualidade do serviço de transporte hidroviário de passageiros e a última pesquisa de satisfação publicada pela Antaq é de 2015. Além disso, a metodologia usada pelo Plano Nacional de Logística (PNL) 2035, baseada em dados de telefonia móvel, não consegue captar adequadamente as viagens fluviais em algumas regiões da Bacia Amazônica, onde a cobertura de sinal de telefonia é precária. Com informações desatualizadas ou incompletas, é mais difícil planejar o transporte aquaviário, definir tarifas adequadas e direcionar os recursos públicos para onde são mais necessários.

Morosidade e Imprevisibilidade do Licenciamento Ambiental

As variáveis socioambientais são incorporadas às intervenções hidroviárias predominantemente na fase de licenciamento, quando as alternativas de projeto já estão definidas. A falta de coordenação entre os órgãos responsáveis pela política hidroviária e os órgãos ambientais, somada à falta de clareza de procedimentos sobre a Consulta Prévia, Livre e Informada prevista na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), têm contribuído para judicializações e paralisações prolongadas de projetos.

O que o TCU decidiu?

As recomendações do Acórdão 1.497/2026-TCU-Plenário, relatado pelo ministro Bruno Dantas, atuam sobre as causas estruturais dos problemas identificados, promovendo institucionalização normativa, fortalecimento da governança interinstitucional, qualificação da base informacional, centralidade do cidadão e antecipação de riscos socioambientais.

Figura 2 — Recomendações do TCU (Acórdão 1.497/2026 - Plenário)



Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos que avalie propor à Casa Civil a instituição de instância colegiada permanente de coordenação do setor hidroviário, bem como a institucionalização da política pública hidroviária mediante instrumento normativo próprio, com integração formal da dimensão do transporte de passageiros e fortalecimento da coordenação com estados e municípios da Bacia Amazônica.



Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos que proponha à Casa Civil a regulamentação da Convenção 169 da OIT no que se refere a projetos hidroviários, estabelecendo parâmetros claros para a Consulta Prévia, Livre e Informada.



Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos e ao DNIT que ampliem a utilização de dados hidrológicos e operacionais para subsidiar intervenções nas hidrovias, e que instituam metodologia técnica de priorização de investimentos em IP4, análoga à do Plano Aeroviário Nacional.



Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos e ao Comitê Gestor do Planejamento Integrado de Transportes (CGPIT) que aprimorem os diagnósticos socioambientais nos instrumentos de planejamento do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), especialmente no Plano Nacional de Logística (PNL) e no Plano Setorial Hidroviário (PSH).



Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos, em articulação com a Antaq, que desenvolva mecanismos de compartilhamento e padronização de dados sobre o transporte hidroviário de passageiros com estados e municípios.



Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos e ao MMA que utilizem as instâncias do Conama para submeter propostas de normas técnicas específicas para o licenciamento ambiental do setor hidroviário.



Recomendar à Antaq que estabeleça periodicidade fixa para pesquisas de satisfação e perfil dos usuários da navegação de passageiros.



Recomendar ao DNIT, em articulação com a Antaq, que inclua rotina padronizada de coleta de dados operacionais nos contratos de operação e manutenção de IP4.

Fonte: elaboração própria.

Figura 3 — Benefícios esperados com as recomendações



Fonte: elaboração própria.

Conclusão

A auditoria concluiu que a subutilização crônica do modal hidroviário não parte da ausência de potencial físico, mas de fragilidades institucionais, lacunas de planejamento, deficiências informacionais, entraves socioambientais e da falta de inclusão do cidadão na formulação e execução da política. Tais fatores, todos eles relacionados, comprometem a eficiência, a eficácia e a efetividade da atuação estatal no setor.

As recomendações do Tribunal apontam um caminho para o enfrentamento estruturado dessas fragilidades, podendo transformar o modal hidroviário em instrumento concreto de eficiência logística, equidade territorial e promoção da cidadania para as populações da Bacia Amazônica.

Figura 4 — Síntese da auditoria operacional sobre a política de desenvolvimento do setor hidroviário



Fonte: elaboração própria.

Transporte Rodoviário

7



Programa Transporte Rodoviário: aderência ao PPA 2024-2027 e à regra fiscal do art. 45 da LRF

Processo	TC 021.565/2025-2
Relator	Ministro Benjamin Zymler
Deliberação	Acórdão 1.198/2026-TCU-Plenário

O Plano Plurianual (PPA) 2024-2027, instituído pela Lei 14.802/2024, organiza a política federal de transporte rodoviário no Programa 3106 – Transporte Rodoviário, cujo objetivo geral é "ofertar um sistema de transporte rodoviário sustentável, integrado, de qualidade, fluido, eficiente, moderno, seguro e acessível, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade".

O Programa se desdobra em cinco objetivos específicos: manter a malha com condições de trafegabilidade e segurança; adequar e ampliar a malha pavimentada com recursos públicos; conceder rodovias; ampliar a malha concedida com recursos privados; e desburocratizar o transporte rodoviário de carga.

A execução da política é apoiada em três níveis de responsabilidade, definidos pela Lei 10.233/2001: o Ministério dos Transportes (MT) coordena a política setorial; o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) administra diretamente a malha sob gestão pública; e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regula e fiscaliza os trechos concedidos.

A relevância do tema é comprovada pela materialidade envolvida e pelo papel da malha rodoviária na economia do país. Segundo estimativa do DNIT, o patrimônio rodoviário federal alcançava R$ 432 bilhões em janeiro de 2023, o que evidencia a dimensão dos ativos cuja manutenção e preservação devem ser consideradas no planejamento da política pública. Entre 2006 e 2023, a extensão de rodovias federais pavimentadas cresceu apenas 27%, enquanto a frota de veículos aumentou 165%; e, entre 2020 e 2024, o Brasil recuou da 53ª para a 58ª posição no quesito infraestrutura do Ranking de Competitividade Mundial.

Figura 1 — O Programa 3106 em números



Fonte: elaboração própria a partir do Relatório de Auditoria, com dados do DNIT, da ANTT, do IBGE, da LOA 2025 e do TC 026.060/2024-8.

O que o TCU fiscalizou?

O objetivo foi avaliar as medidas adotadas pelo governo federal para cumprir os objetivos, indicadores, metas e entregas previstas do PPA para o Programa 3106 (Transporte Rodoviário) e verificar o cumprimento do art. 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Segundo esse artigo, a lei orçamentária somente incluirá novos projetos depois de atender adequadamente os projetos em andamento, contempladas as despesas de conservação do patrimônio público.

O trabalho, realizado com fundamento no item 9.2 do Acórdão 441/2025-TCU-Plenário, de relatoria do ministro Benjamin Zymler, subsidiou o Relatório e Parecer Prévio sobre as Contas do Presidente da República de 2025.

O que o TCU encontrou?

A fiscalização identificou oportunidades de melhora na aferição da regra fiscal do art. 45 da LRF, na distribuição dos recursos de manutenção e na qualidade dos objetivos e indicadores do PPA, sistematizadas em quatro achados.

Quadro 1 — Achados da auditoria

Achado	Descrição
1	Ausência de metodologia e indicadores que permitam aferir o cumprimento do art. 45 da LRF na alocação de recursos para a política de transporte rodoviário.
2	Restrição orçamentária associada a indícios de fragilidades alocativas na manutenção dos ativos rodoviários.
3	Objetivo Geral do Programa 3106 formulado de maneira excessivamente ampla e sem correspondência adequada no sistema de indicadores do PPA.
4	Limitações dos indicadores de entrega do Programa 3106 para avaliação da efetividade da manutenção rodoviária (Indicadores 9986 e 9988).

Fonte: Relatório de Auditoria (Fiscalização 251/2025).

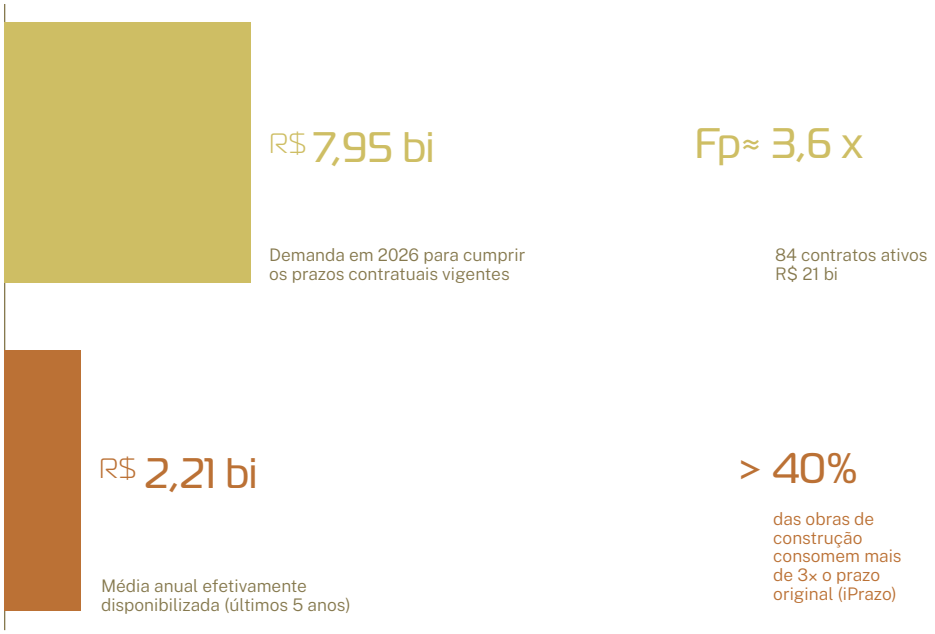
Regra fiscal sem instrumento de aferição

Os dados indicam aderência material à lógica de priorização do art. 45 da LRF: a manutenção respondeu por 68% dos gastos do DNIT em intervenções rodoviárias entre 2021 e 2024, e a maioria expressiva dos contratos de adequação e construção formalizados em 2025 refere-se à continuidade de empreendimentos já iniciados. Entretanto, o MT e o DNIT não dispõem de indicador ou metodologia para demonstrar que os projetos em andamento e as despesas de conservação são adequadamente atendidos antes de incluir novos projetos e o relatório exigido pelo parágrafo único do art. 45 (Anexo IV do PLDO 2026) limita-se a listar subtítulos orçamentários.

Carteira de obras maior que a capacidade de financiamento

A equipe de auditoria calculou o Fator de Portfólio (Fp), que relaciona a demanda financeira dos contratos em vigor à disponibilidade histórica de recursos. Os 84 contratos ativos de construção rodoviária, com valor global de R$ 21 bilhões, exigiriam R$ 7,95 bilhões em 2026 para cumprir os prazos vigentes, enquanto o DNIT tem investido, em média, R$ 2,21 bilhões por ano nesse grupo, o que resulta em Fp de aproximadamente 3,6. Esse descompasso tende a pulverizar os recursos e a prolongar os prazos, quadro compatível com o indicador iPrazo, segundo o qual mais de 40% das obras levam mais de três vezes o prazo originalmente previsto.

Gráfico 1 — Fator de Portfólio das obras de construção rodoviária do DNIT (2026)

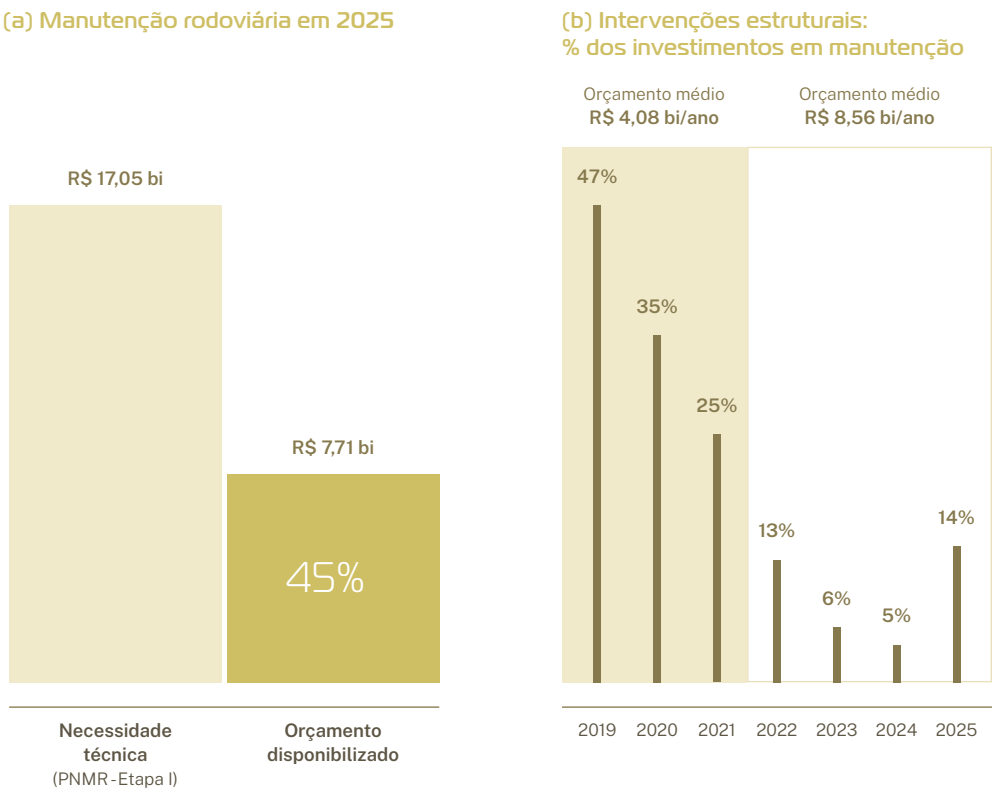


Fonte: elaboração própria, com dados do Painel Medições e Contratos – DNIT (jan/2026, atualizados pelo IPCA) e do painel iPrazo/TCU

Manutenção abaixo da necessidade técnica e com menos intervenções estruturais

Em 2025, a necessidade estimada na Etapa I do Plano Nacional de Manutenção Rodoviária (PNMR) foi de R$ 17,05 bilhões, e o orçamento disponibilizado foi de R$ 7,71 bilhões (45%). Soma-se a isso a baixa representatividade das intervenções de caráter estrutural (Crema e restauração), mais aptas a ampliar a vida útil dos pavimentos: sua participação nos investimentos em manutenção caiu de 47% em 2019 para 5% em 2024, com retomada parcial para 14% em 2025, embora o orçamento médio de 2022 a 2025 tenha sido o dobro do registrado entre 2019 e 2021.

Gráfico 2 — Recursos e perfil das intervenções de manutenção rodoviária



Fonte: elaboração própria a partir dos Relatórios de Avaliação do PNMR e de dados do DNIT.

No mesmo período, o Índice de Condição da Superfície (ICS) manteve-se estável, com cerca de 50% da malha em condição boa, e o Índice de Condição da Manutenção (ICM) evoluiu de aproximadamente 50% para cerca de 70%. Contudo, o ICS e o ICM não captam diretamente a condição estrutural dos pavimentos, e a necessidade estimada da Etapa I passou de R$ 8,14 bilhões em 2021 para R$ 19 bilhões em 2024, o que pode sinalizar agravamento da conservação.

Objetivo geral amplo demais para ser avaliado

> **Objetivo Geral (1278):** *ofertar um sistema de transporte rodoviário* ***sustentável, integrado, de qualidade, fluido, eficiente, moderno, seguro*** *e* ***acessível****, com vistas ao aperfeiçoamento da mobilidade de pessoas e bens, à redução dos custos logísticos e ao aumento da competitividade*

O objetivo geral reúne oito atributos qualificadores e três finalidades, completando onze dimensões de resultado em um único enunciado. Seis delas não encontram correspondência na estrutura de objetivos específicos e, das 11, no máximo três têm alguma correspondência nos indicadores existentes. Como praticamente qualquer ação setorial pode ser enquadrada em alguma dimensão, o objetivo tem baixa capacidade de discriminar sucesso e fracasso, em desconformidade com os critérios de relevância, completude e compreensibilidade da NBC TO 3000.

Figura 2 — Dimensões do Objetivo Geral 1278 e sua cobertura pelos indicadores do Programa



Fonte: elaboração própria a partir do Relatório de Auditoria (peça 46, p. 26 e 28-29), com base no PPA 2024-2027 (Anexo III).

Entregas registradas na contratação, não na conclusão

Os Indicadores de Entrega 9986 (quilômetros de rodovias com manutenções realizadas) e 9988 (quantidade de Obras de Arte Especiais – OAEs – com ações de manutenção ou reabilitação realizadas) utilizam a data de formalização do contrato como marco da entrega. O Indicador 9986 mede, na prática, a cobertura contratual da malha e é apresentado isoladamente, sem vínculo com o ICM. No Indicador 9988, a fragilidade é mais estrutural, pois o monitoramento não distingue uma OAE efetivamente reabilitada de outra cuja intervenção apenas começou ou foi contratada, ponto sensível quando 1.005 OAEs (16,7% das 5.998 inspecionadas entre 2012 e 2022) estavam em condições críticas. Esse quadro foi exposto pelo colapso da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, em dezembro de 2024.

Figura 3 — Marco de apuração dos Indicadores 9986 e 9988 na cadeia de entrega



Fonte: elaboração própria a partir do Relatório de Auditoria (peça 46, p. 32-34), com base no Espelho de Monitoramento do PPA – Exercício 2025 (peça 40).

O que o TCU decidiu?

O Tribunal, por meio do Acórdão 1.198/2026-TCU-Plenário, relatado pelo ministro Benjamin Zymler, fez uma série de recomendações e deu ciência às unidades fiscalizadas.

Recomendações ao Ministério dos Transportes e ao DNIT



elaborar uma metodologia para estimar, periodicamente, se os recursos destinados à manutenção da malha e à continuidade dos projetos em andamento são suficientes;



estabelecer indicadores para avaliar objetivamente o cumprimento do art. 45 da LRF;



instituir procedimentos de estimativa periódica da suficiência orçamentária do portfólio de contratos; e



aperfeiçoar o relatório encaminhado ao Poder Legislativo para atender ao parágrafo único do art. 45 da LRF.

Recomendações ao DNIT



desenvolver estudo técnico que identifique e priorize os segmentos rodoviários com demanda de intervenções de caráter estrutural de curto e médio prazos;



assegurar que a alocação dos recursos de manutenção considere, prioritariamente, a execução de intervenções estruturais no pavimento.

Ciência ao Ministério dos Transportes

dar ciência ao MT de que o Objetivo Geral 1278 e os Indicadores 9986 e 9988 estão em desconformidade com os critérios da NBC TO 3000.

Benefícios esperados

transparência e rastreabilidade das decisões orçamentárias do setor, com demonstração objetiva do atendimento à regra do art. 45 da LRF;

compatibilização do volume de obras em execução com a capacidade de financiamento;

ampliação da vida útil dos pavimentos e redução dos custos futuros de manutenção; e

aumento da qualidade das informações prestadas ao Congresso Nacional.

Editais DNIT



8

Acompanhamento contínuo de editais do DNIT

Processo	TC 001.379/2026-7
Relator	Ministro Walton Alencar Rodrigues
Deliberação	Pendente de apreciação

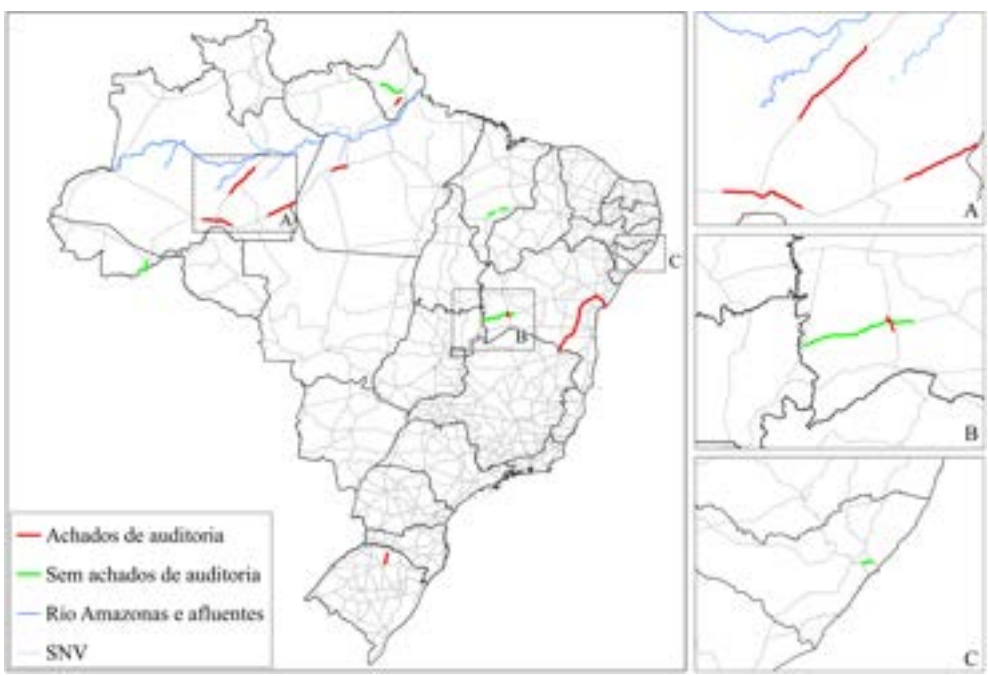
O TCU acompanha, de forma sistemática, os editais publicados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para contratação de obras e serviços rodoviários. A auditoria considera o orçamento de referência de cada licitação, antes da abertura das propostas, e o submete ao Sistema de Análise de Orçamentos (SAO) com procedimentos analíticos e a um sistema de verificação assistida por inteligência artificial (IA) generativa.

O trabalho dá continuidade ao ciclo 2024/2025 (TC 026.066/2024-6), apreciado pelo Acórdão 2.306/2025-TCU-Plenário, relatado pelo ministro Benjamin Zymler, além de avaliar as providências adotadas pelo DNIT em resposta àquela deliberação.

O que o TCU fiscalizou?

Foram selecionados, por materialidade e diversidade geográfica, 20 orçamentos de editais publicados entre agosto de 2025 e julho de 2026, todos com valor superior a R$ 85 milhões, em oito estados (AC, AL, AM, AP, BA, MA, PA e RS). Os editais abrangem conservação rodoviária prevista no Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO), melhoramento de rodovias não pavimentadas do Programa de Melhoramento de Rodovias Não Pavimentadas (PMNP), implantação e pavimentação, adequação de capacidade e operação de tráfego. O montante fiscalizado soma R$ 5,72 bilhões.

Figura 1 — Localização dos vinte orçamentos fiscalizados: em vermelho, trechos com achados de auditoria; em verde, sem achados



Fonte: Relatório de Fiscalização 19/2026 (elaboração com QGIS).

A auditoria respondeu a duas questões: se o orçamento está devidamente detalhado e seus quantitativos estão de acordo com o projeto; e se os preços são compatíveis com os valores de mercado e com a metodologia Sicro.

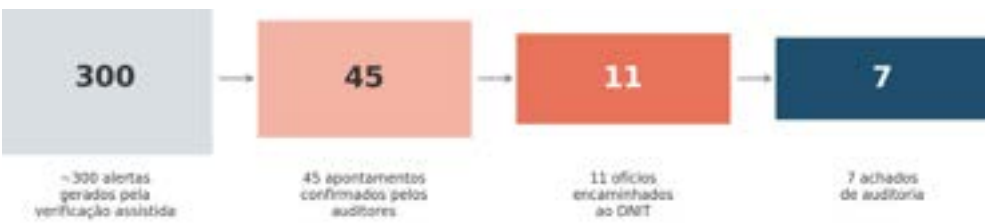
A atuação preventiva é o eixo do trabalho: os ofícios de questionamento foram enviados ao DNIT antes da abertura das propostas dos respectivos certames, o que favoreceu a revisão dos orçamentos em tempo adequado e evitou ajustes contratuais posteriores, sempre mais complexos.

Como o TCU analisou?

As planilhas orçamentárias foram carregadas no SAO, que gera curvas ABC de serviços e insumos e confronta os preços orçados com as tabelas Sicro. Em paralelo, a equipe de auditoria estruturou um sistema de verificação assistida por IA, com um protocolo de análise em cinco etapas, 12 rotinas normativas especializadas (Manual de Custos Sicro, IPR-710 e jurisprudência do Tribunal), uma base de padrões de anomalia extraída de fiscalizações anteriores e uma rotina de exportação de arquivos em formato compatível com o SAO.

A metodologia ampliou a varredura da análise para todos os itens orçamentários, sem restringir a detecção inicial à faixa A da curva ABC. Neste ciclo, itens de baixa materialidade individual, como dupla contagem de tachas refletivas, pintura de faixa sobre trecho não pavimentado e descidas d'água duplicadas, somaram mais de R$ 12 milhões em apontamentos.

Figura 2 — Do alerta ao achado: a verificação assistida amplia a varredura, mas nenhum apontamento foi formalizado sem validação humana



Fonte: Relatório de Fiscalização 19/2026 (Apêndice B).

O que o TCU encontrou?

A ferramenta gerou, em média, 15 alertas por orçamento (cerca de 300 no total). Na avaliação, os auditores confirmaram 45 itens com indícios relevantes de irregularidade, formalizados em 11 ofícios enviados ao DNIT. Dos 65 questionamentos feitos nesses ofícios, 45 (69%) passaram pela verificação assistida em alguma etapa de sua construção. Os outros se concentraram nos temas de maior densidade de julgamento profissional, como dimensionamento da administração local, adequação da solução de engenharia e sobreposição entre programas federais. Toda cifra foi recalculada de forma independente e confrontada com a

fonte normativa primária antes de integrar o relatório.

Em 11 dos 20 orçamentos examinados a auditoria constatou indícios de sobrepreço e inconsistências orçamentárias, consolidados em sete achados. As ocorrências mais recorrentes foram superestimativa de quantitativos por erro de memória de cálculo ou duplicidade de itens, distribuição inadequada de custos de transporte, aplicação de Benefícios e Despesas Indiretas (BDI) ordinário a insumos que exigem BDI diferenciado e falhas na composição da administração local.

Quadro 1 — Editais com achados de auditoria e benefícios decorrentes da ação de controle (R$ milhões)

Editais	Objeto	Orçamento original	Redução (ação do TCU)	Situação do benefício
37, 39 e 41/2026	Manutenção (PATO) da BR-319/AM – 3 segmentos, 254,6 km	635,0	323,4	Proposta – certames suspensos, republicação pendente
35, 40 e 43/2026	Manutenção (PATO) da BR-230/AM – 3 segmentos, 431,7 km	660,5	128,8	Efetivo (35 e 43) + proposta (40)
154/2026	Manutenção da BR-163/PA, km 676,5–788,6 (112,1 km)	248,3	102,0	Efetivo (1ª revisão) + proposta (2ª revisão)
250/2026	Pavimentação e adequação da BR-153/RS, km 53,6–122,0 (68,4 km)	584,3	77,7	Efetivo – edital republicado
262/2026	Construção da BR-135/BA, Lote 3, km 340,0–378,0 (38,0 km)	367,5	41,1	Proposta – reprocessamento anunciado pelo DNIT
104/2026	Implantação e pavimentação da BR-156/AP, Lote 3 (61,1 km)	470,9	22,8	Proposta – correção via revisão de projeto em obra
89/2026	Operação de tráfego nas BR-116/BA e BR-324/BA (676 km)	88,2	3,0	Efetivo – edital republicado
Total	**7 achados – 13 editais**	**3.054,7**	**698,8**	**R$ 173,0 mi efetivos + R$ 525,8 mi propostos**

Fonte: Relatório de Fiscalização 19/2026. Valores com datas-base entre jan/2025 e abr/2026. Indícios relativos aos Editais 241 e 238/2026 foram direcionados aos TCs 016.497/2026-0 e 016.499/2026-3 e não integram o volume fiscalizado.

Quais foram os encaminhamentos?

Embora o DNIT tenha adotado providências em resposta ao Acórdão 2.306/2025-TCU-Plenário, relatado pelo ministro Benjamin Zymler, inconsistências orçamentárias recorrentes neste novo ciclo e a diversidade dos mecanismos de controle informados pelas unidades da autarquia indicaram a necessidade das seguintes medidas:

- Oitiva das superintendências regionais no AM, AP, PA e BA sobre a adequação das providências relativas aos certames ainda em curso ou com correções não formalizadas;

- Manifestação prévia do DNIT sobre uma possível determinação para elaborar plano de ação corretiva nacional de aperfeiçoamento dos processos de elaboração, análise e aprovação dos orçamentos de obras rodoviárias; e

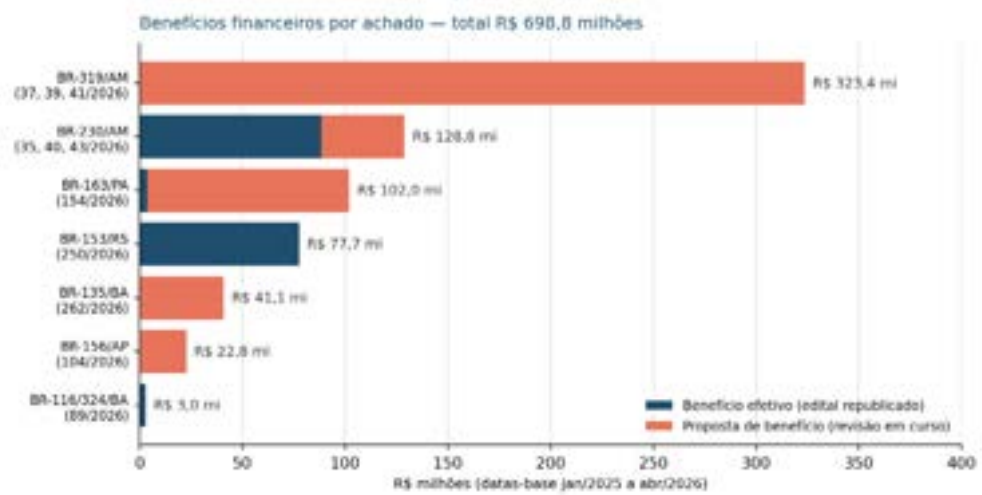
- **Autorização para novo ciclo de acompanhamento (2026/2027).**

Benefícios

Em resposta aos questionamentos da equipe de auditoria, o DNIT adotou providências para corrigir os orçamentos examinados, incluindo a republicação de editais com valores revisados, o fornecimento de orçamentos corrigidos nos processos administrativos e o acolhimento de compromissos de revisão que ainda não foram implementados.

O benefício financeiro esperado chega a R$ 698,8 milhões, dos quais R$ 173,0 milhões já foram cumpridos em editais republicados e R$ 525,8 milhões ficam condicionados à formalização dos ajustes pela autarquia. Esta situação será verificada durante as oitivas propostas.

Figura 3 — Benefícios financeiros por achado, segregados entre parcela efetivada e proposta de benefício.



Fonte: Relatório de Fiscalização 19/2026 (Tabela 30).

Do benefício financeiro total esperado de R$ 698,8 milhões, aproximadamente R$ 351,9 milhões (50,4%) estão associados a registros apoiados em verificação assistida por IA em alguma etapa. Essa participação evidencia a relevância do método no apoio à conferência e ampliação da abrangência das análises, sem atribuir à IA a identificação exclusiva dos problemas e sem substituir o julgamento profissional dos auditores.

Figura 4 — Evolução entre os dois ciclos do acompanhamento contínuo



Fonte: Relatórios de Fiscalização 224/2024 e 19/2026.

Em relação ao ciclo anterior, o trabalho dobrou o número de orçamentos analisados – passou de 10 editais para 20 editais –, ampliou em 85% o volume de recursos fiscalizados e mais que dobrou o benefício financeiro (de R$ 264,0 milhões para R$ 698,8 milhões). Soma-se a isso o benefício da expectativa do controle: a atuação continuada sobre os orçamentos de referência do DNIT inibe a repetição das inconsistências identificadas nos dois ciclos em futuros editais.

“

Benefício esperado de **R$ 698,8 milhões**,
mais que o dobro do ciclo anterior

Reator Multipropósito Brasileiro



Implantação do Reator Multipropósito Brasileiro (RMB)

Processo	TC 011.624/2026-4
Relator	Ministro Benjamin Zymler
Deliberação	Acórdão 2.760/2026-TCU-Plenário

O Reator Multipropósito Brasileiro (RMB) é um dos principais projetos do Programa Nuclear Brasileiro (PNB) e será construído em Iperó (SP), com o objetivo de garantir autonomia nacional na produção de radioisótopos, utilizados em diversas áreas, principalmente na medicina, para diagnósticos e tratamentos.

O empreendimento também possibilitará aplicações voltadas para indústria, agricultura, meio ambiente, qualificação de combustíveis e materiais nucleares, além de contar com um laboratório de pesquisas utilizando feixe de nêutrons.

Durante sua implantação, o RMB consumirá mais de R$ 3 bilhões, conforme prevê o Plano Plurianual 2024-2027 (Lei 14.802/2024).

O que o TCU fiscalizou?

No período de 25 de maio a 21 de agosto de 2026, o TCU realizou auditoria nas obras de implantação do RMB, de responsabilidade da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN), vinculada ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). As obras são executadas por meio de convênio com a Fundação Parque de Alta Tecnologia da Região de Iperó e Adjacências (Fundação PATRIA).

O objeto principal foi o Contrato 057/FP-2024/00, celebrado entre a Fundação PATRIA e a empresa Schunck Terraplanagem e Transportes Ltda., destinado às obras de infraestrutura de acesso do RMB.

Figura 1 — Obras de infraestrutura de acesso ao RMB, em Iperó (SP)



Fonte: equipe de auditoria (Relatório de Fiscalização).

O que o TCU encontrou?

- Riscos relevantes provocados por insuficiência e falta de previsibilidade dos recursos financeiros e orçamentários disponíveis para sua conclusão, situação agravada pela redução de dotações orçamentárias, com potencial de provocar atrasos, descontinuidade na execução das obras, aumento de custos e atraso dos benefícios estratégicos esperados para o país;

- Adoção de metodologia de precificação de serviços acrescidos por aditivos contratuais que não preservam as condições econômicas originalmente estabelecidas na contratação, conduzindo a um sobrepreço/superfaturamento de R$ 677.749,43 (data-base: out./2024);

- Fragilidades na aceitabilidade de preços unitários, nos procedimentos de medição e pagamento dos serviços e na gestão da execução contratual, reduzindo a capacidade de controle sobre os custos, o avanço físico das obras, a detecção de distorções contratuais e a atribuição adequada de responsabilidades por atrasos; e

- Insuficiência de transparência ativa na divulgação de informações relacionadas às contratações executadas no âmbito do empreendimento, especialmente quanto ao Contrato 057/FP-2024/00, dificultando o acompanhamento da aplicação dos recursos públicos e o exercício do controle institucional e social sobre a execução do projeto.

“

A implantação do RMB consumirá cerca de **R$ 3 bilhões**; a **insuficiência e a imprevisibilidade** dos recursos são o principal **risco** para sua conclusão.

O que o TCU decidiu?

Em relação à falta de recursos para o projeto, recomendou ao Conselho Diretor do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT) melhorar a previsibilidade do financiamento do Reator Multipropósito Brasileiro e informar os órgãos responsáveis sobre os riscos provocados por insuficiência de recursos na conclusão do empreendimento. Contempla, ainda, que a decisão seja comunicada a instâncias governamentais relevantes.

Quanto ao sobrepreço/superfaturamento, fixou prazo à Fundação PATRIA e à CNEN para encaminharem ao TCU a adoção de medidas destinadas a corrigir sobrepreço/superfaturamento nos aditivos contratuais.

Quanto aos demais apontamentos, deu ciência aos gestores sobre fragilidades relacionadas à formação de preços, medição e pagamento de serviços, gestão da execução contratual e subcontratações; deu ciência aos órgãos envolvidos sobre a falta de transparência ativa

das informações referentes às contratações e à aplicação dos recursos públicos destinados ao RMB para o aprimoramento dos mecanismos de governança, controle e prestação de contas do empreendimento.

Por fim, determinou ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação para que, em conjunto com o Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, elabore plano de ação para desenvolver plataforma eletrônica específica, indicando medidas a serem tomadas, identificação dos responsáveis e os prazos de início e de conclusão, conforme art. 38, § 5º, do Decreto 9.283/2018.

Benefícios

O benefício financeiro potencial quantificável é de R$ 677.749,43 (out./2024), para correção do sobrepreço/superfaturamento, decorrente da falta de aplicação do desconto de 25% obtido na Cotação de Preços 05/2024 aos serviços novos incluídos nos Aditivos 1 a 4 do Contrato 057/FP-2024/00.

A fiscalização também identificou impropriedades relacionadas ao planejamento orçamentário, à conformidade das contratações com a Lei 14.133/2021 e à transparência da execução contratual, contribuindo para o fortalecimento da governança, da gestão de riscos, dos processos de contratação e do controle social do empreendimento.

Anexo - Registros visuais



1. Obras da fase de infraestrutura RMB. Foto: Divulgação CNEN



2. Canteiro das obras de Infraestrutura Básica - RMB (junho/2026)



3. Ponte sobre o Ribeirão do Ferro - RMB (junho/2026)



4. Ponte sobre o Ribeirão do Ferro e Drenagem em escada - RMB (junho/2026)



5. Ponte sobre o Ribeirão do Ferro e Muro de Arrimo - RMB (junho/2026)



6. Obras de Infraestrutura Básica - RMB (junho/2026)



7. Obras de Infraestrutura Básica - RMB (junho/2026)



8. Construção do acesso pela Rodovia - RMB (junho/2026)

ENBPar e Eletronuclear

10



Aspectos macrofiscais, orçamentários e de gestão da ENBPar e da Eletronuclear

Processo	TC 023.368/2025-0
Relator	Ministro Benjamin Zymler
Deliberação	Pendente de apreciação

Com a privatização da Eletrobras, por meio da Lei 14.182/2021, foi criada a *holding* Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional S.A. (ENBPar) para que a União mantivesse, sob seu controle, a exploração dos serviços e instalações nucleares. A empresa reúne, como subsidiárias, a Eletrobras Termonuclear S.A. (Eletronuclear) e as Indústrias Nucleares do Brasil (INB), além da participação em Itaipu Binacional, na qual a União detém 50% da usina em acordo internacional com o Paraguai.

O que o TCU fiscalizou?

O Tribunal acompanhou aspectos macrofiscais, orçamentários e de gestão da ENBPar e de sua subsidiária Eletronuclear.

O trabalho foi dividido em duas etapas. A primeira fez parte da análise das Contas do Presidente da República relativas a 2025, apreciadas pelo Plenário em 10/6/2026. A segunda, que descrevemos a seguir, detalha os aspectos propagadores de efeitos econômico-financeiros no grupo econômico que possui a ENBPar como *holding*.

O que o TCU encontrou?

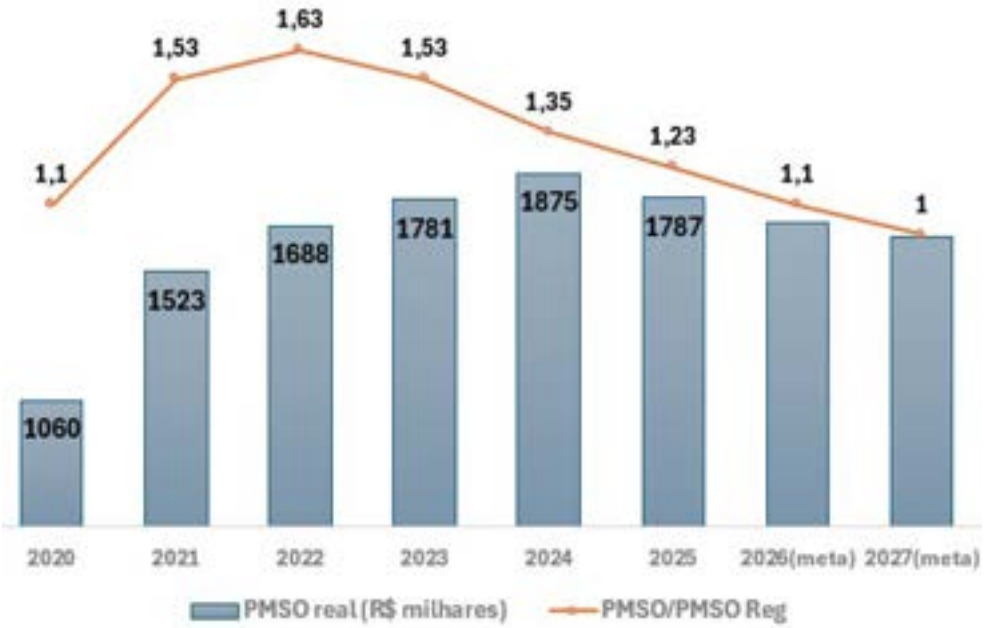
Indefinição sobre Angra 3 e impactos sobre a União

O TCU identificou fragilidade econômico-financeira na Eletronuclear, decorrente, principalmente, da paralisação das obras de Angra 3 e da falta de decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) sobre a tarifa e a autorização da outorga de exploração da usina, conforme o art. 10 da Lei 14.120/2021.

Embora os estudos atualizados sobre o empreendimento tenham sido concluídos em 2024, não houve decisão por parte do Conselho. A ausência de decisão gera custos relevantes de preservação da obra, manutenção de estruturas e serviço da dívida, com impactos sobre a União, seja por meio de suas estatais, seja pelo risco de repercussão sobre o Tesouro Nacional.

Entre 2024 e meados de 2026, a indefinição sobre Angra 3 consumiu cerca de R$ 2,5 bilhões dos cofres da Eletronuclear. Gastos com pessoal, material, serviços e outras despesas (PMSO) sem cobertura tarifária somaram mais de R$ 2 bilhões de 2022 a 2025, situação que a estatal enfrenta com trajetória de redução ao PMSO regulatório definido pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Figura 1 — Custos com PMSO da Eletronuclear



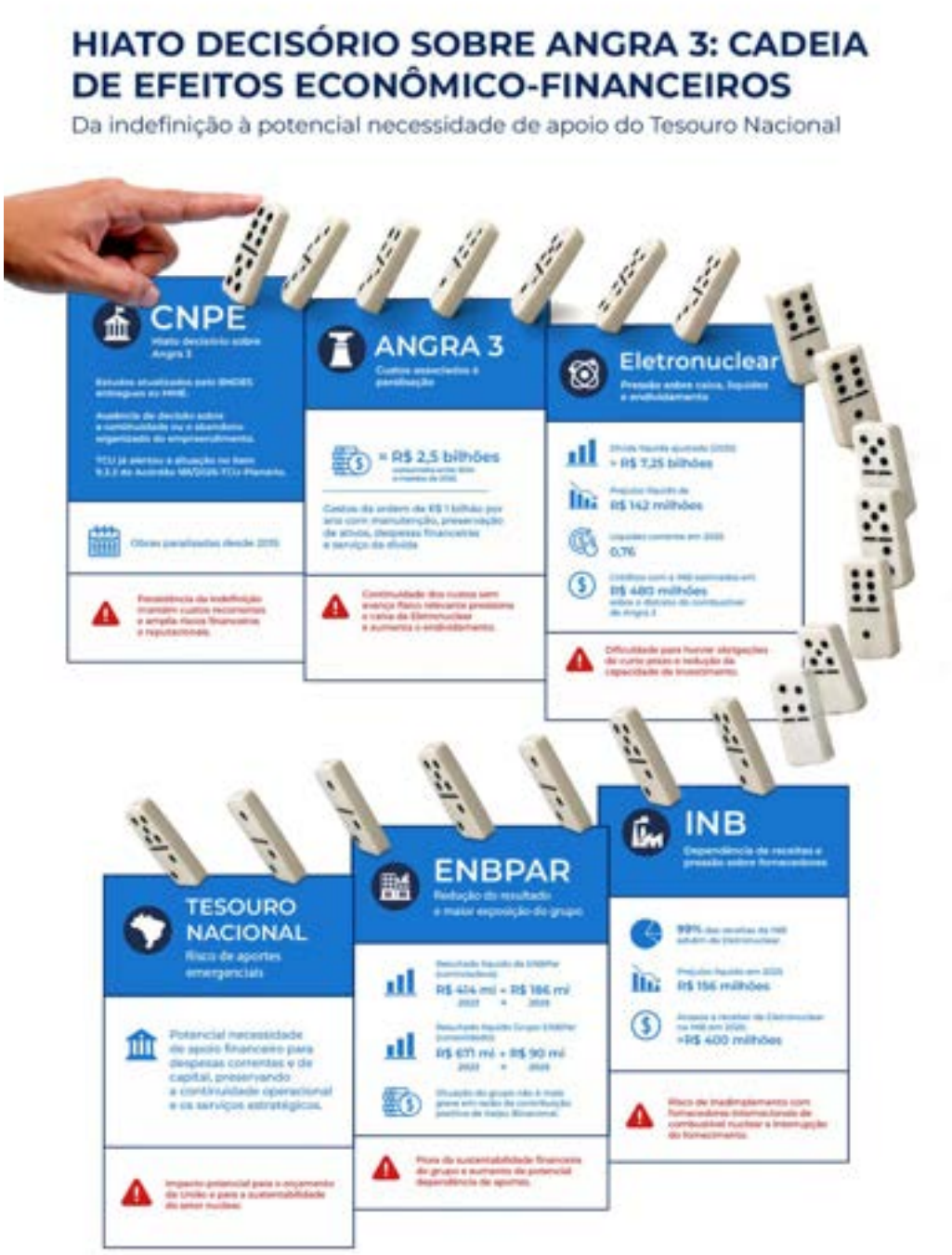
Fonte: adaptado de dados fornecidos pela Eletronuclear.

No balanço de 2025, os principais indicadores financeiros pioraram. A companhia registrou prejuízo líquido de R$ 142 milhões, dívida líquida ajustada superior a R$ 7,25 bilhões e índice de liquidez corrente de 0,76, evidenciando dificuldades para honrar compromissos de curto prazo e preservar a capacidade de investimento.

Os efeitos ultrapassam a Eletronuclear. A INB, fornecedora exclusiva do combustível nuclear para Angra 1 e 2, enfrentou atrasos da ordem de R$ 400 milhões nos pagamentos da Eletronuclear relativos a 2025, que começaram a ser quitados somente em maio de 2026. Assim, a INB registrou prejuízo de R$ 156 milhões no exercício de 2025, com riscos para a cadeia de suprimento de combustível e para o descomissionamento das instalações destinadas à produção de urânio.

Os efeitos deste cenário alcançaram a controladora ENBPar, cujo resultado líquido caiu de R$ 414 milhões (2023) para R$ 308 milhões (2024) e R$ 186 milhões (2025), correspondente a 45% do valor de 2023. A participação da ENBPar em Itaipu Binacional, por sua vez, contribui para absorver as oscilações de desempenho financeiro do grupo econômico, fazendo com que o resultado se mantenha positivo no conjunto das empresas. No entanto, mantida a trajetória desses resultados, em breve a ENBPar passará a registrar prejuízos, com eventual necessidade de aporte da União, sua única acionista. Um eventual prejuízo terá reflexos fiscais no Tesouro Nacional.

Figura 2 — Hiato decisório sobre Angra 3:
cadeia de efeitos econômico-financeiros



Fonte: elaboração própria.

“

Entre 2024 e meados de 2026, a **indefinição** sobre Angra 3 **consumiu** cerca de **R$ 2,5 bilhões** dos cofres da Eletronuclear

Ocupação irregular de cargos na ENBPar

A estrutura de pessoal da ENBPar está em desacordo com o art. 37, incisos II e V, da Constituição Federal. As razões são: contratação acima do quantitativo autorizado, ausência de concurso público e desvirtuamento das funções de confiança (FC) e dos cargos em comissão (CC), com riscos à retenção de conhecimento institucional, à continuidade administrativa e à gestão de programas setoriais da área de energia elétrica.

Figura 3 — Gestão de pessoas na ENBPar



Fonte: elaboração própria.

Mais de cinco anos depois de ser criada, a ENBPar ainda não realizou concurso público

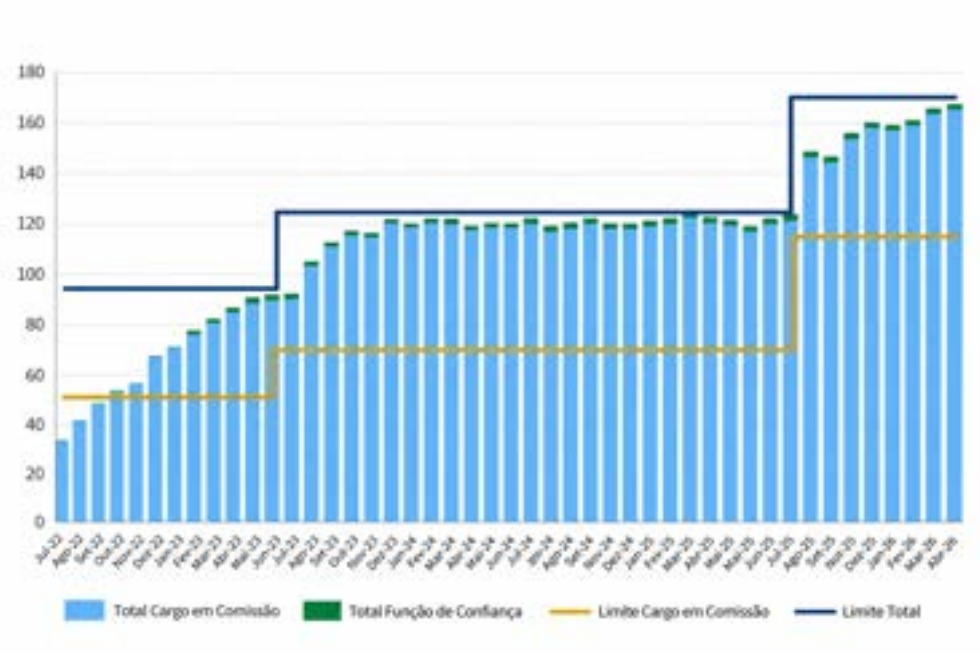
para formação de seu quadro próprio permanente, conforme previsto no art. 9º, parágrafo único, do Decreto 10.791/2021. Como as FC se destinam a profissionais com vínculo efetivo, o seu provimento pela ENBPar depende da cessão de outros órgãos, já que a estatal não dispõe de empregados permanentes que possam ser designados para essas funções. Esse mecanismo é previsto pelo ordenamento jurídico, mas não afasta a necessidade de observância dos quantitativos e das formas de provimento definidos para Cargos em Comissão e Funções de Confiança, nem autoriza a utilização de um instituto em substituição ao outro.

Análise feita pelo Tribunal mostrou que a ENBPar respeita o limite geral fixado pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Sest) para CC e FC, mas extrapola o limite individual de CC desde outubro de 2022, prática reiterada em sucessivas gestões.

O TCU verificou que o quadro funcional da ENBPar tem sido preenchido quase que exclusivamente por CC, inclusive para ocupar posições que, à luz da segregação prevista no Plano de Funções, deveriam ser exercidas por ocupantes de FC, com os dois limites sendo tratados como um total único, sem distinção entre eles.

Foram identificadas, ainda, deficiências na transparência das informações de pessoal no site da empresa e oportunidades de melhorar a comunicação de não conformidades pela Sest à Controladoria-Geral da União (CGU), como contratação acima do limite autorizado.

Figura 4 — Evolução mensal de empregados em cargos em comissão e funções de confiança na ENBPar e limites autorizados



Fonte: elaboração própria a partir de dados fornecidos pela Sest.

Encaminhamentos propostos

A unidade técnica propôs os seguintes encaminhamentos ao Tribunal:

- Sobre o vazio decisório, determinação ao Ministério de Minas e Energia que atualize e disponibilize documentação necessária ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para que decida sobre a continuidade ou o abandono programado das obras de Angra 3;

- À Eletronuclear, recomendações para aperfeiçoar a transparência do cálculo dos custos com Pessoal, Material, Serviços e Outras despesas (PMSO), além de evoluções no contrato para fornecimento de combustível nuclear;

- À INB, recomendações para formalizar instrumento de gestão do risco de desabastecimento de combustível nuclear e aperfeiçoar os mecanismos contratuais com a Eletronuclear;

- À ENBPar, determinação para elaborar plano de ação com realização de concurso público e adequação da estrutura de pessoal à Constituição Federal de 1988. Também recomenda inserir, no demonstrativo de pessoal disponibilizado no sítio eletrônico, informação sobre o vínculo de cada empregado;

- À Sest, recomendação para aprimorar a validação do Perfil de Pessoal das Estatais (PPE), identificando incompatibilidades entre o previsto pela Secretaria e o informado pela ENBPar no tempo adequado.

Benefícios esperados

- Transparência das despesas com PMSO na Eletronuclear;

- Previsibilidade do planejamento financeiro entre Eletronuclear e INB;

- Subsidiar a decisão do CNPE sobre a continuidade, ou não, das obras de Angra 3, reduzindo o desperdício de recursos decorrente da demora na decisão;

- Fortalecer a governança e a capacidade operacional da ENBPar, com o cumprimento das disposições constitucionais e legais sobre cargos em comissão e funções de confiança; e

- Aprimorar os mecanismos de supervisão da Sest sobre as contratações de pessoal da ENBPar.

Refinaria Abreu e Lima (RNEST)



Conclusão e revitalização das unidades de refino da Refinaria Abreu e Lima (RNEST)

Processo	TC 033.801/2023-1
Relator	Ministro Jhonatan de Jesus
Deliberações	Acórdão 976/2026-TCU-Plenário (2ª etapa); Acórdão 2.617/2024-TCU-Plenário (representação conexa)

A Petrobras está implementando a revitalização do Trem 1 e a conclusão do Trem 2 da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), com investimento de R$ 17,16 bilhões (US$ 3,225 bilhões, à cotação de R$ 5,32/US$ em 13/3/2026).

O objetivo principal da refinaria é produzir diesel e atender à demanda de derivados das regiões Norte e Nordeste, reduzindo importações. A RNEST foi projetada para produzir diesel com baixo teor de enxofre, o diesel S10 (concentração de enxofre de dez partes por milhão), de acordo com as exigências e padrões internacionais.

“

Investimento de R$ 17,16 bilhões
para revitalizar o Trem 1 e concluir o Trem 2 da RNEST

O que o TCU fiscalizou?

Em duas etapas, o TCU acompanhou processos e atividades de tomada de decisão, licitação, contratação e execução relacionados aos projetos de conclusão e revitalização das unidades de refino (Trens 1 e 2) da RNEST, motivado tanto pela relevância socioeconômica do projeto RNEST para o país como pela sua elevada materialidade, além do histórico de irregularidades identificadas em trabalhos anteriores.

O objetivo da fiscalização foi avaliar a governança do processo decisório que aprovou a retomada dos investimentos na RNEST, a conformidade do processo de planejamento, realização e conclusão da licitação das obras para sua finalização, e a execução dos contratos firmados, verificando se estão de acordo com os dispositivos da Lei 13.303/2016, com os normativos internos da Petrobras e com os princípios constitucionais da Administração Pública, como eficiência e economicidade, e também com a jurisprudência consolidada do TCU.

O que o TCU encontrou?

Primeira etapa

Na primeira etapa do acompanhamento, a equipe focou em avaliar a governança, incluindo o processo de aprovação do projeto, a avaliação econômica e as boas práticas adotadas pela Petrobras. Também foram analisadas as licitações já realizadas e os contratos firmados, com informações sobre os vencedores e os valores contratuais.

A equipe constatou divergência entre os valores das propostas oferecidas e os valores previstos nos orçamentos referenciais da estatal, que variaram de 43% a 118% acima do valor

referencial, além de indicar a ocorrência de ofertas elevadas ou de deficiência das peças estimativas como parâmetro para conduzir o processo licitatório. Na fase de negociações, a equipe verificou ajustes importantes nos orçamentos referenciais que indicam baixa maturidade do orçamento da licitação.

Diante desse cenário, a equipe de fiscalização autuou processo de representação (TC 017.981/2024-7) a fim de aprofundar o exame desses ajustes. No entanto, a Petrobras comunicou a revogação da licitação em análise, o que resultou no encerramento do processo por perda de objeto, conforme o Acórdão 2.617/2024-TCU-Plenário, de relatoria do ministro Jhonatan de Jesus.

Em relação ao primeiro acompanhamento, a equipe concluiu, em termos gerais, que a aprovação da retomada veio com a adoção de medidas positivas para o projeto, determinadas pelo Conselho de Administração (CA), como a necessidade de atualização das análises econômicas do Trem 2 depois de obter os preços firmes da licitação, caso o Capex previsto seja extrapolado, com informação posterior ao CA dos resultados; e a determinação do acompanhamento semestral do projeto pelo Comitê de Investimentos (COINV) da Petrobras.

Segunda etapa

A segunda etapa do acompanhamento continuou a avaliar a governança do processo decisório que aprovou a retomada dos investimentos na RNEST, a conformidade do processo de planejamento, o encerramento do processo de licitação das obras e a execução dos contratos firmados. Nessa etapa, a equipe de auditoria iniciou processo de representação sobre o processo licitatório (TC 021.120/2025-0), para aprofundar a avaliação.

O que o TCU decidiu?

A segunda etapa do acompanhamento foi apreciada pelo Plenário na sessão de 22/4/2026, por meio do Acórdão 976/2026-TCU-Plenário, relatado pelo ministro Jhonatan de Jesus. O Tribunal registrou que os esclarecimentos apresentados afastaram os indícios de irregularidade iniciais. Apesar disso, reconheceu que a execução contratual continua a ter riscos relevantes, especialmente quanto ao fornecimento de bens críticos, à alocação de riscos e à utilização de instrumentos negociais em ambiente de baixa competição.

Por essa razão, o referido *decisum* autorizou a autuação de novo processo de acompanhamento da implantação do Trem 2 da RNEST, com foco:

I. na aderência aos parâmetros de prazo, custo, escopo e qualidade estabelecidos nos instrumentos firmados;

II. na efetividade dos mecanismos de governança e controle interno relacionados à utilização de ferramentas contratuais excepcionais, a exemplo da Equipe de Tratamento de Falhas (ETF) e do *On Demand*;

III. na alocação e gestão de riscos contratuais, inclusive quanto ao fornecimento de bens críticos sob responsabilidade da estatal; e

IV. na evolução dos indicadores econômico-financeiros do empreendimento, com vistas à identificação tempestiva de potenciais riscos de desequilíbrio econômico-financeiro ou de comprometimento da viabilidade do investimento.

“

Trem de refino se refere a uma sequência de estruturas necessárias ao processo de refino de petróleo, que basicamente separam e aumentam a eficiência na produção de derivados. A estrutura do trem de refino depende do tipo de refinaria, do tipo de petróleo que ela tem capacidade de processar e, por consequência, os derivados que ela vai produzir. Um exemplo dos tipos de estrutura que compõe o trem de refino é: Unidade de Destilação Atmosférica (UDA), Unidade de Craqueamento (Crack), Unidade de Coqueamento (Coque), Unidade de Reforma Catalítica.



Figura 1 — Linha do tempo das decisões relacionadas à RNEST

25/11/2009
Aprovação pela DE da Fase IV (execução) do projeto

06/12/2014
Início do processo de partida do Trem 1

13/03/2015
Conclusão do processo de partida do Trem 1

19/09/2016
Aprovação pelo CA da postergação do Trem 2

22/08/2018
Inclusão do revamp do Trem 1 no projeto

26/04/2019
Início do processo de desinvestimento da RNEST

27/11/2019
Retirada do revamp do Trem 1 e da conclusão do Trem 2 do projeto

24/11/2021
Retorno do revamp do Trem 1 e da conclusão do Trem 2 ao projeto

25/05/2023
DE desvincula a conclusão da RNEST do processo de desinvestimento

28/06/2023
Aprovação pelo CA da retomada da conclusão da RNEST

22/05/2024
Encerramento do processo de desinvestimento da RNEST

10/2024
Revogação da licitação para conclusão do Trem 2 da RNEST

04/12/2024
Revogação da medida cautelar pelo Acórdão 2.617/2024

22/04/2026
Deliberação sobre o acompanhamento das obras da RNEST pelo Acórdão 976/2026

Fonte: Elaboração própria com base em informações da Petrobras.

Mini-glossário:
DE: Diretoria Executiva | CA: Conselho de Administração
Revamp: Revitalização e/ou Ampliação



RESPONSABILIDADE PELO CONTEÚDO
Secretaria-Geral de Controle Externo-Segecex

RESPONSABILIDADE EDITORIAL
Secretaria-Geral da Presidência - Segepres
Secretaria de Comunicação - Secom
Serviço de Criação e Editoração - Secrid

PROJETO GRÁFICO, DIAGRAMAÇÃO E CAPA
Secretaria de Comunicação - Secom
Serviço de Criação e Editoração - Secrid

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
SAFS Qd 4 Lote 1 - Anexo I Sala 441 e 438
70.042-900 Brasília - DF
Telefone: (61) 3527-7101



MISSÃO

Aprimorar a Administração Pública em benefício da sociedade por meio do controle externo.

VISÃO

Ser referência na promoção de uma Administração Pública efetiva, ética, ágil e responsável.

tcu.gov.br