GRUPO I – CLASSE V – Plenário
TC 011.863/2026-9
Natureza: Relatório de Auditoria
Órgão: Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) no Estado da Paraíba - DNIT/Ministério dos Transportes (MT)
Interessado: Congresso Nacional (vinculador)
Representação legal: não há

SUMÁRIO: AUDITORIA DE CONFORMIDADE. FISCOBRAS 2026. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. OBRAS REMANESCENTES DE ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE E SEGURANÇA DA BR-230/PB. DEFICIÊNCIAS E DESATUALIZAÇÕES NO PROJETO EXECUTIVO DE REFERÊNCIA. NECESSIDADE DE REVISÕES DE PROJETO EM FASE DE OBRAS. IMPROPRIEDADES EM CLÁUSULAS EDITALÍCIAS E CONTRATUAIS. FRAGILIDADES NA ANÁLISE DOS EFEITOS DA INTERSEÇÃO DO COMPLEXO PONTE DO FUTURO SOBRE O NÍVEL DE SERVIÇO DA RODOVIA. DEFICIÊNCIAS NO ACOMPANHAMENTO E NA COMUNICAÇÃO DE DEMANDA JUDICIAL. AUSÊNCIA DE SOBREPREÇO GLOBAL E DE DANO AO ERÁRIO. INDICADOR DE PERCEPÇÃO DE MATURIDADE DE PROJETOS (iPMP) DE 35%. CIÊNCIA. ARQUIVAMENTO.

# RELATÓRIO

Cuidam os autos de auditoria de conformidade realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) – Superintendência Regional no Estado da Paraíba (SR/PB), com o objetivo de fiscalizar o Regime Diferenciado de Contratações (RDC) Eletrônico 174/2023-13 e o contrato dele decorrente, cujo objeto é a execução do remanescente das obras de adequação de capacidade e segurança da rodovia BR-230/PB, do km 2,00 ao km 13,38, com extensão de 11,38 km (Fiscobras 2026).

2. O aludido ajuste foi celebrado em 28/8/2023, pelo valor de R$ 151.387.682,28, o que representou um desconto de 2,6% sobre o preço estimado na licitação. O instrumento foi aditado em duas ocasiões: em 3/7/2024, com acréscimo de R$ 6.274.585,50 e em 11/3/2026, com aumento de R$ 21.479.496,19. O novo valor do ajuste passou para R$ 179.141.763,97, um incremento de 18,3% frente ao pactuado originalmente.

3. No momento da vistoria, as obras estavam em andamento, com avanço medido de 76,71% do valor total do contrato.

4. A contratação atual sucede empreendimento marcado por dificuldades de execução. Originalmente, as obras de adequação da BR-230/PB, entre os km 0,00 e 28,10, foram objeto do Contrato 919/2016, celebrado com o Consórcio Construcap-Copasa, que acabou rescindido em fevereiro de 2020, após sucessivas paralisações e com apenas cerca de 30% dos serviços executados.



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

5. Conforme apurado no TC 029.313/2020-1, as causas desse ritmo irregular foram deficiências no projeto executivo, problemas relacionados às desapropriações e dificuldades no remanejamento de redes de concessionárias.

6. Após a rescisão, o Dnit celebrou o Termo de Execução Descentralizada 231/2020 com o Exército Brasileiro, com vistas à execução de intervenções emergenciais e à preservação dos serviços já realizados. Os trabalhos foram conduzidos pelo 1º Batalhão de Engenharia de Construção até abril de 2023. Posteriormente, o Dnit contratou a empresa Maia Melo Engenharia Ltda., por R$ 2,89 milhões, para consolidar e atualizar os projetos remanescentes, que serviram de base ao RDC Eletrônico 174/2023-13 e ao atual Contrato 434/2023.

7. Nesse contexto, a auditoria teve por objetivo fiscalizar o contrato celebrado para execução do remanescente das obras, a partir de quatro questões: "*(i) o procedimento licitatório foi regular; (ii) a formalização do contrato atendeu aos preceitos legais e sua execução foi adequada; (iii) os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado; e (iv) qual o nível ou grau de maturidade do empreendimento, avaliado por meio do Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos (iPMP)*".

8. Os trabalhos compreenderam exame documental, conferência de cálculos, consultas aos sistemas do Dnit e inspeção física, inclusive com utilização de drone, além da análise dos processos administrativos, medições, orçamento-base, projetos de engenharia e relatórios da empresa supervisora. O volume de recursos fiscalizados alcançou R$ 186.002.381,91, correspondente aos valores empenhados no Contrato 434/2023 até junho de 2026.

9. Após a conclusão da auditoria, a equipe da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil elaborou o relatório transcrito parcialmente a seguir com os ajustes que entendi pertinentes:

"*III. Achados de auditoria*

*III.1. Projeto de engenharia deficiente*

*43. Tipificação: Falhas/impropriedades (F/I). As falhas de projeto identificadas foram saneadas por meio da 1ª e 2ª Revisão de Projeto em Fase de Obras. Portanto, o achado não se enquadra nos incisos IV, V ou VI do § 1º do art. 150 da Lei 12.321/2025 (LDO/2026).*

*44. Situação encontrada:*

*45. Deficiências de concepção, omissões técnicas e inconsistências orçamentárias no projeto executivo de referência (Anexo V) e seus impactos na execução do contrato SR/PB 434/2023.*

*46. Contextualização Geral*

*47. A auditoria técnica realizada nas planilhas orçamentárias e memórias justificativas do Contrato SR/PB 434/2023 (firmado com o Consórcio CLC/CONSERVA) revelou que o Projeto Executivo de Referência (Anexo V do Edital) — elaborado para nortear a execução do remanescente das obras de duplicação, adequação de capacidade e segurança da rodovia BR-230/PB (km 2,00 ao km 13,38) — foi licitado contendo falhas de concepção, anacronismos normativos, além de omissões cadastrais e logísticas originárias.*

*48. Tais deficiências impossibilitaram o avanço regular das frentes de serviço e demandaram reformulações em fase de execução contratual, as quais foram saneadas mediante a formalização da 1ª e da 2ª Revisão de Projeto em Fase de Obras (RPFO).*

*49. Falhas de Concepção e Omissões Técnicas Saneadas na 1ª RPFO (Julho/2024)*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*50. As alterações aprovadas no âmbito da 1ª RPFO decorreram de deficiências primárias na realização de vistorias de campo, levantamentos topográficos e compatibilização de projetos por parte da projetista original:*

*51. a) Conflito Geométrico com Postes de Energia (km 10,00 ao km 13,34): O projeto geométrico referencial das vias marginais foi desenvolvido sem a realização de um levantamento cadastral físico básico das redes aéreas de distribuição de energia elétrica pertencentes à concessionária local. Na fase de locação topográfica da obra, constatou-se que dezenas de postes de alta e média tensão estavam posicionados diretamente dentro da plataforma de rolamento projetada para o tráfego de veículos. A correção técnica exigiu uma readequação geométrica localizada na via marginal decrescente para desviar dos postes e estreitar a seção transversal típica, reduzindo o quantitativo de postes em conflito direto de 112 para 82 estruturas (evidência 22, p. 67 e 160-170).*

*52. b) Invasão de Limite da Floresta Nacional (FLONA) (Estacas 464 a 474): Ocorreu um erro de compatibilização cadastral na definição dos limites da faixa de domínio lindeira. O projetista original não cruzou as coordenadas do traçado com a demarcação física da FLONA (unidade de conservação ambiental de proteção integral), fazendo com que o talude de terraplenagem (offset de aterro) projetado invadisse fisicamente a área de preservação. O projeto teve de ser modificado emergencialmente para estreitar a plataforma, suprimir uma faixa de rolamento e incluir o projeto de um muro de contenção em concreto armado para paramentar verticalmente o aterro e impedir o soterramento da vegetação protegida (evidência 22, p. 69-70).*

*53. c) Aterro sobre rua lateral acarretando desapropriações desnecessárias (Estacas 540 a 556): O projeto executivo de referência previu a implantação de uma saia de aterro em talude natural livre sobre uma área ladeada por edificações urbanas consolidadas. A execução dessa geometria de terraplenagem convencional exigiria desapropriações em massa de comércios e residências nas laterais da rodovia, provocando severos entraves judiciais e atrasos crônicos ao cronograma físico das obras. O projeto teve de ser modificado, o talude convencional foi suprimido e substituído pela construção de um muro de contenção vertical em concreto armado para servir de paramento ao aterro da rodovia. Essa alteração conteve o maciço de terra verticalmente dentro da faixa de domínio, permitindo a implantação concomitante da via marginal direita e a preservação integral de todas as edificações lindeiras (evidência 22, p. 70).*

*54. d) Omissão de Escoramento de Valas de Drenagem (NR 18): O projeto referencial omitiu os quantitativos e a especificação de escoramento de valas para a implantação dos coletores pluviais profundos. Ignorou-se que o subleito local é composto por solos de comportamento puramente granular (areia e brita sem coesão), nos quais o taludamento livre das paredes da vala é fisicamente impossível. Ademais, o projeto só previa escoramento para profundidades superiores a 2,00 m, negligenciando a exigência da norma regulamentadora NR 18, que obriga a proteção contínua de valas com profundidade a partir de 1,25 m. A correção exigiu a inclusão corretiva de quantitativos de escoramento contínuo de madeira com pontaletes e tábuas para resguardar a segurança dos operários (evidência 22, p. 68-69).*

*55. e) Omissão de Obstáculos Físicos de Contratos Anteriores (km 12,00): Constatou-se uma falha de vistoria de campo na elaboração do projeto do remanescente. O projetista desconsiderou que dezenas de vigas pesadas de concreto protendido e placas de terra armada inservíveis, abandonadas por consórcios de contratos anteriores, estavam fisicamente estocadas sobre o leito projetado para a nova via marginal esquerda, bloqueando o avanço das máquinas. A correção exigiu a criação extraordinária de itens de transporte pesado com guindastes e cavalos mecânicos equipados com dolly de 4 eixos para remanejar as peças estruturais para o km 11,00 (evidência 22, p. 69).*

*56. f) Falha de Investigação Geotécnica de Subleito (Estacas 532 a 555 - Marginal Direita): O projeto de pavimentação foi elaborado sem a execução de sondagens superficiais e ensaios geotécnicos adequados no subleito das marginais. Ao iniciar a terraplenagem, constatou-se que a*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*fundação do pavimento era composta por solo altamente contaminado por lixo urbano, restos de demolição e matéria orgânica, sem capacidade de suporte estrutural. A correção demandou o rebaixamento emergencial do greide para a remoção e bota-fora de 2.670,51 m³ de material inservível, com a devida substituição por solo qualificado de jazida de empréstimo (evidência 22, p. 71-72).*

*57. g) Incompletude de Obras de Contenção de Contratos Anteriores (CTDs 205 e 205A): O projeto executivo remanescente baseou-se na premissa puramente teórica e equivocada de que o executor anterior (1º Batalhão de Engenharia de Construção - 1º BEC) entregaria as obras de contenção ao lado dos CTDs 205 e 205A totalmente concluídas. Com a assunção do trecho pelo consórcio privado, verificou-se que as estruturas estavam inacabadas e abandonadas, exigindo a inclusão de quantitativos extras na planilha de obras complementares para sua conclusão estrutural (evidência 22, p. 69).*

*58. Deficiências Técnicas e Inconsistências Orçamentárias Saneadas na 2ª RPFO (Março/2026)*

*59. A aprovação da 2ª RPFO consolidou a necessidade de retificar especificações inadequadas e erros matemáticos que comprometiam a integridade física e orçamentária do empreendimento.*

*60. h) Falha Crítica de Especificação de Pavimento da Ciclovia (TSD para CBUQ): O projeto original especificou o revestimento em Tratamento Superficial Duplo (TSD) para a pista de rolamento da ciclovia. Destaca-se que o TSD é um revestimento que não tolera os esforços tangenciais severos provocados pelas frenagens e manobras nos acessos residenciais e comerciais lindeiros, sofrendo rápida desagregação. Adicionalmente, a largura projetada da ciclovia de apenas 2,00 m impossibilitava fisicamente a operação e o controle de espessura por meio de vibroacabadoras e rolos compactadores convencionais. A correção técnica exigiu a substituição do TSD por Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) com espessura de 4,00 cm, de modo a garantir a impermeabilização e a vida útil do pavimento (evidência 23, p. 64-65 e 215).*

*61. i) Omissão de Dispositivos de Drenagem Superficial (Alagamentos Locais): O projeto de drenagem original omitiu a implantação de dispositivos de captação longitudinal de águas em diversos pontos baixos da pista marginal, gerando empoçamento sistemático de águas pluviais sobre o asfalto acabado e riscos de aquaplanagem aos usuários. A correção demandou a inclusão corretiva de novos quantitativos de canaletas retangulares de concreto armado com grelha de concreto para captação linear de águas pluviais em frentes de acúmulo crítico (evidência 23, p. 62 e 199-207).*

*62. j) Erro de Cadastro e Diagnóstico de Iluminação Pública (Subestações de Energia): O projeto original de iluminação pública baseou-se no reaproveitamento e simples conexão das subestações aéreas existentes ao longo do trecho. Contudo, a vistoria realizada pela empresa supervisora das obras, a Maia Melo Engenharia Ltda., em atendimento a uma determinação formal da fiscalização técnica da Unidade Local do DNIT em João Pessoa/PB constatou que duas subestações estavam danificadas e inoperantes por falta de condições técnicas de manutenção, e três haviam sido furtadas durante o período de paralisação do trecho. A correção exigiu a inclusão de novos itens para o fornecimento e instalação de cinco novas subestações elétricas de 30 kVA montadas em postes de concreto (evidência 23, p. 69 e 266-286).*

*63. k) Incompatibilidade Orçamentária/Planilha de Concretagem: Constatou-se um erro matemático de consistência na planilha de orçamentação referencial do certame. Os quantitativos de lançamento mecânico de concreto com bomba-lança não guardavam correlação de proporcionalidade com os quantitativos correspondentes do item de adensamento de concreto por vibrador de imersão, o que foi saneado de forma linear para evitar prejuízos de faturamento na execução das Obras de Arte Especiais (OAEs) (evidência 23, p. 68, 120-121, 164-168).*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*64. l) Omissão de Espaço Físico para Produção de OAEs (Logística Pesada): O projeto previu que a confecção de vigas pré-moldadas pesadas, pré-lajes e escamas de terra armada para as passarelas e viadutos ocorreria nas frentes de serviço das próprias obras. O projetista desconsiderou que as OAEs estão localizadas em áreas metropolitanas extremamente adensadas, estreitas e sem espaço físico para canteiros de produção industrial. A correção demandou a transferência compulsória da fabricação para um canteiro industrial externo, exigindo a inclusão de itens e composições de preços novos para custear a carga, movimentação e transporte rodoviário pesado das vigas e escamas de concreto do canteiro externo até o local de lançamento (evidência 23, p. 68-69).*

*65. m) Omissão de Atualização dos Projetos de Passarelas (Estacas 134 e 185) e Anacronismo Normativo de OAEs (NBR 7188): O projeto executivo remanescente foi colocado em licitação sem a necessária atualização das passarelas de pedestres e viadutos. No caso das passarelas das Estacas 134 + 5,00 e 185 + 13,84, o DNIT utilizou projetos geométricos desatualizados elaborados pela Contécnica (evidência 27, p.224). Na fase de locação física, constatou-se que a passarela projetada para a Estaca 134 + 5,00 colidia fisicamente com o geométrico rodoviário de duplicação, o qual havia suprimido a terceira faixa naquele ponto específico, exigindo paralisação e redesenho estrutural para diminuição do vão central. (evidência 27, p. 224) Além disso, as OAEs foram originalmente calculadas sob as premissas da antiga norma NBR 7188:1982, obrigando o DNIT a contratar o escritório Vitório & Melo Projetos Estruturais em fase de obras para realizar o completo recálculo estrutural das passarelas e dos viadutos das Estacas 593 + 0,00 e 647 + 0,00 para adequação aos coeficientes de impacto da moderna NBR 7188:2013 (evidência 32, p. 73), o que gerou um acréscimo de 17 % na taxa de armaduras CA-50 dos apoios centrais do viaduto da Estaca 647 (evidência 32, p. 74).*

*66. Conclusão*

*67. O exame detalhado das Revisões de Projeto em Fase de Obras (1ª e 2ª RPFO) evidencia que o Projeto Executivo de Referência (Anexo V) foi colocado em licitação sem o devido nível de maturação e sem saneamento prévio de campo. A necessidade de aditamentos que somaram 18,33% de acréscimo sobre o valor inicial do contrato (totalizando uma majoração de R$ 27.754.081,69) decorreu, em sua expressiva maioria, de deficiências de concepção e omissões originárias que deveriam ter sido sanadas na fase interna de planejamento em descumprimento ao artigo 6º, Inciso IX, da Lei 8.666/1993.*

*68. Essas falhas estruturais, ao demandarem paralisações recorrentes para elaboração de redesenhos e recálculos de pontes e passarelas, podem ter contribuído de forma significativa para o atraso identificado no empreendimento de duplicação da BR-230/PB, o qual acumula um desvio físico-financeiro negativo no cronograma superior a R$ 26.240.000,00 até junho de 2026. De acordo com o cronograma, o Consórcio previa um desembolso financeiro acumulado, para o mês de junho de 2026, da ordem de R$ 163.558.144,33 tendo produzido um desembolso de R$ 137.317.451,86, representando um percentual de apenas 83,96% do previsto. (evidência 16, p. 61).*

*69. Não obstante a gravidade das omissões e inconsistências verificadas no Projeto Executivo de Referência — as quais guardam estreita similitude com as deficiências apreciadas por esta Corte de Contas no âmbito do Acórdão 757/2025 – Plenário —, entende-se cabível, no presente caso concreto, a proposição de expedição de ciência ao DNIT, com fulcro no art. 9º, inciso I, da Resolução-TCU 315/2020, em detrimento da aplicação de sanções mais gravosas.*

*70. Primeiramente, impõe-se registrar que os atos de planejamento e o procedimento licitatório que deram origem ao Contrato SR/PB 434/2023 foram deflagrados em momento anterior à prolação do citado Acórdão 757/2025 – Plenário, razão pela qual não se configura descumprimento formal ou deliberado à referida deliberação por parte dos gestores.*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*71. Ademais, a proposta de encaminhamento adota a mesma linha de ponderação e os exatos fundamentos que balizaram a decisão do Plenário no Acórdão 757/2025:*

*72. Inexistência de dano ao erário: As incorreções técnicas e de quantitativos foram tempestivamente absorvidas e saneadas pela via administrativa por meio da formalização da 1ª e 2ª Revisões de Projeto em Fase de Obras (RPFO), restando constatada a ausência de prejuízos financeiros efetivos aos cofres públicos (ausência de débito quantificado) decorrentes diretamente das falhas de projeto sob exame.*

*73. Ausência de favorecimento: Não se identificaram nos autos indícios ou atos que demonstrassem dolo, intuito de favorecimento indevido ao consórcio construtor ou a obtenção de proveito ilícito por parte dos agentes públicos envolvidos na aprovação e condução dos projetos.*

*74. Dessa forma, considerando o caráter preventivo, orientativo e pedagógico do controle externo, reputa-se suficiente e oportuno dar ciência ao DNIT acerca das impropriedades constatadas no projeto de engenharia, com vistas a induzir o aprimoramento dos controles internos da autarquia e evitar a repetição de ocorrências semelhantes em futuras licitações de obras rodoviárias.*

*III.2. Cláusulas do edital e contrato inadequadas ao tipo de contratação*

*75. Tipificação: Falhas/impropriedades (F/I). As falhas identificadas têm natureza formal e tiveram seus potenciais efeitos mitigados na execução prática do ajuste. Portanto, o achado não se enquadra nos incisos IV, V ou VI do § 1º do art. 150 da Lei 12.321/2025 (LDO/2026).*

*76. Situação encontrada:*

*77. A análise de conformidade técnico-legal efetuada no Edital do RDC Eletrônico 174/2023 e no Contrato SR/PB 00434/2023 (firmado com o Consórcio CLC/CONSERVA para a execução das obras de duplicação e adequação da BR-230/PB) revelou a existência de vícios de redação e inconsistências de ordem jurídica, regulatória e operacional.*

*78. Verificou-se a incorporação indevida de regras pertinentes a regimes de execução incompatíveis, a ineficácia da repartição de riscos e a aplicação descabida de normativos voltados a serviços terceirizados com dedicação exclusiva de mão de obra em um contrato de obra pública de engenharia rodoviária.*

*79. Detalham-se a seguir as impropriedades identificadas:*

*80. a) Cláusulas Contraditórias Quanto ao Regime de Execução e Limitações a Aditivos*

*81. Descrição: O Edital e o Contrato estabelecem como regime de execução a Empreitada por Preço Unitário (EPU) sob o critério de Menor Preço, regime no qual a Administração responde pelos projetos e assume as omissões e erros orçamentários/executivos, sendo admitidas alterações contratuais fundamentadas no art. 65 da Lei 8.666/1993 (reproduzido nas Cláusulas Décima e Décima Quarta do Contrato). Diversamente, a Cláusula Décima Sexta (subitem 16.1) veda alterações contratuais ao ressalvar exclusivamente as hipóteses do art. 9º, § 4º, da Lei 12.462/2011 (Regime do RDC). (evidências 4 e 5).*

*82. Incongruência: O dispositivo invocado no art. 9º, § 4º, da Lei 12.462/2011 aplica-se estritamente ao regime de Contratação Integrada (CI), no qual a contratada elabora os projetos e assume a quase totalidade dos riscos. O contrato assinado tornou-se híbrido e contraditório, ao prever simultaneamente a incidência da regência geral da Lei 8.666/1993 e a vedação rígida própria da Contratação Integrada, gerando severa insegurança jurídica para a formalização das Revisões de Projeto em Fase de Obras (RPFOs).*

*83. b) Inexistência Jurídica e Ineficácia da Matriz de Riscos*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*84. Descrição: Os subitens 10.2.2, 10.2.4 e 10.2.6 da Cláusula Décima do Contrato vinculam a responsabilidade por imprevistos e áleas contratuais à "Matriz de Risco 1A e 1B", indicando taxativamente que esta integraria o ajuste como Anexo VI (evidência 4, p. 4-5).*

*85. Incongruência: Na estrutura documental do Edital, o Anexo VI é denominado "Autorização Complementar ao Contrato" e refere-se a uma carta para autorização de provisionamento de encargos trabalhistas. A Matriz de Riscos não consta de nenhum dos anexos listados (Anexos I a XV), tornando-a juridicamente inexistente e ineficaz. Essa omissão desconstitui a repartição formal de responsabilidade civil e financeira entre as partes (evidência 5, p. 25).*

*86. c) Enquadramento Normativo Inadequado (IN SEGES/MP 5/2017 e Decreto 9.507/2018)*

*87. Descrição: O preâmbulo do Edital e do Contrato fundamenta o certame na Instrução Normativa SEGES/MP 5/2017 e no Decreto 9.507/2018, normas aplicáveis exclusivamente à contratação de serviços terceirizados continuados com dedicação exclusiva de mão de obra (evidência 4, p. 1, 3) e (evidência 5, p. 3, 15).*

*88. Incongruência: Tratando-se de obra rodoviária de execução indireta por escopo físico, com mão de obra regida por convenção coletiva da construção pesada (SINDUSCON/SINICON), o enquadramento equivocado resultou em cláusulas e exigências inadequadas na planilha e no instrumento contratual:*

*89. Conta Vinculada (Subitem 22.5 do Edital): Exigência de depósito de encargos trabalhistas (férias, 13º salário e rescisões) em conta bloqueada, instrumento operacionalmente inviável para obras pesadas de engenharia (evidência 5, p. 20).*

*90. Garantia de Execução Distorcida (Cláusula Sexta, subitem 6.1.1 do Contrato): Limitação da garantia contratual de 5% ao valor equivalente a dois meses da folha de pagamento dos empregados. Em um contrato da ordem de R$ 151 milhões, a garantia de R$ 7,56 milhões deve cobrir o risco global de inadimplemento da obra física e das Obras de Arte Especiais (OAEs), e não servir de lastro para verbas rescisórias de pessoal (evidência 5, p. 30).*

*91. d) Descompasso na Definição do Termo Inicial de Vigência e Execução Contratual*

*92. Descrição: O subitem 2.1 do Contrato estabeleceu o prazo de vigência de 1.170 dias com eficácia a partir da publicação do extrato no Diário Oficial da União (DOU). Todavia, o subitem 2.2 manteve a previsão de que o início dos serviços e do prazo de execução (1.080 dias) dar-se-á a partir da emissão da Ordem de Início dos Serviços (OIS) (evidência 4, p. 2).*

*93. Incongruência: Na hipótese de hiato temporal ou atraso administrativo entre a assinatura do ajuste, a publicação do extrato no DOU e a emissão efetiva da OIS, a contagem do prazo total de vigência iniciaria sem que a contagem do prazo executivo de 1.080 dias tenha começado. Esse descompasso consome a margem de segurança temporal do contrato (90 dias), gerando o risco de sobreposição de prazos e impondo a celebração de aditivos de prorrogação decorrentes exclusivamente da morosidade administrativa.*

*94. Cumpre salientar que a execução prática do ajuste mitigou os potenciais impactos negativos de parte das inconsistências identificadas. Constatou-se que a exigência de conta vinculada não foi efetivamente operacionalizada; a garantia contratual foi devidamente prestada pela contratada no percentual legal de 5% sobre o valor global do contrato e seus aditivos (evidência 9); e o descompasso entre a data de vigência e a emissão da Ordem de Início dos Serviços permaneceu absorvido pela margem temporal do instrumento, não demandando a celebração de aditivos de prazo por esse motivo. Nesse contexto, tais impropriedades são valoradas como falhas formais, ensejando apenas ciência para que não se repitam em futuros certames.*

*III.3. Fragilidades na demonstração dos efeitos da interseção do Complexo Ponte do Futuro sobre o nível de serviço da BR-230/PB*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*95. Tipificação: Falhas/impropriedades (F/I). A impropriedade identificada foi saneada após os apontamentos realizados pela equipe de auditoria. Portanto, o achado não se enquadra nos incisos IV, V ou VI do § 1º do art. 150 da Lei 12.321/2025 (LDO/2026).*

*96. Situação encontrada:*

*97. Identificaram-se fragilidades na demonstração dos efeitos da futura operação da interseção do Complexo Ponte do Futuro, no km 9,64 da BR-230/PB, sobre o nível de serviço da rodovia federal. As análises da SR/PB que fundamentaram a autorização ao DER/PB para construção não registraram exame da suficiência do estudo de tráfego e de capacidade, conforme preconiza o art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução-DNIT 7/2021, o que gera risco de liberação do acesso sem avaliação adequada de seus efeitos sobre a capacidade da rodovia.*

*98. Embora o empreendimento estadual não integre o objeto desta fiscalização, sua interligação com a BR-230/PB ocorre na faixa de domínio administrada pelo DNIT e sua construção depende de autorização da Autarquia. Diante disso, analisou-se a atuação da SR/PB na instrução e autorização da referida interseção, inclusive quanto à avaliação dos possíveis efeitos da conexão sobre a operação da rodovia federal.*

*99. Em razão disso, durante a visita in loco realizada em 22/7/2026 nas obras de adequação da BR-230/PB, do km 2,0 ao km 13,38, a equipe também vistoriou a área de implantação do Complexo Ponte do Futuro, nas imediações da conexão com a rodovia federal, e obteve imagens aéreas por drone que permitiram visualizar, de forma integrada, os dois empreendimentos.*

*100. Vale acrescentar que o Complexo Ponte do Futuro consiste em corredor rodoviário em pista dupla destinado a interligar a BR-230/PB à BR-101/PB e a rodovias estaduais nos municípios de Cabedelo, Santa Rita e Lucena (Figura 1). O projeto executivo apresentado à SR/PB pelo DER/PB prevê interseção em nível entre o novo corredor e a via marginal direita da BR 230/PB, no km 9,64 (evidência 17).*

*Figura 2 – Visão geral do traçado da Ponte do Futuro ligando-se à BR-230/PB*

*Fonte: imagem google maps editada pela equipe de auditoria*

*101. O estudo de tráfego que integra o Memorial Descritivo apresentado pelo DER/PB estimou, para o Trecho 1 — Segmento 1 do novo corredor, o desvio de 40% do volume médio diário anual observado no posto CV4, localizado na marginal da BR 230/PB, equivalente a 7.444 veículos/dia (evidência 21, p. 152). Esse volume estimado evidencia a relevância operacional da interseção e reforça a importância da avaliação exigida pelo art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução-DNIT 7/2021 (evidência 24, p. 6).*

*102. O empreendimento também possui função logística relacionada ao acesso ao Porto de Cabedelo. Nos termos da Portaria Docas/PB 7/2024, os caminhões destinados ou provenientes dos terminais arrendados devem, em regra, passar previamente pelo pátio de triagem PB Truck Center, ressalvadas as exceções estabelecidas no próprio ato (evidência 20, p. 1). Esses elementos também denotam a relevância dos estudos e análises a respeito da interseção do Complexo Ponte do Futuro com a BR-230/PB.*

*103. Na data da visita in loco, a interseção e as demais obras do Complexo Ponte do Futuro ainda não estavam concluídas nem abertas ao tráfego, conforme registrado nas imagens obtidas por drone, Figura 2. O DNIT havia autorizado apenas o início da construção da interseção, ficando sua utilização condicionada à apresentação do as built, à manifestação da Unidade Local responsável e à expedição de autorização específica (evidência 3). Desse modo, os possíveis efeitos operacionais da conexão ainda são prospectivos e podem ser avaliados antes de sua liberação definitiva.*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*Figura 3 – Visão geral das obras da Ponte do Futuro ligando-se a BR-230/PB*



*Fonte: imagem de drone captada pela equipe de auditoria em 22/7/2026*

*104. Sobre a citada autorização, importa registrar que nos termos do art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução-DNIT 7/2021, para os acessos que não se enquadram nas hipóteses dos §§ 1º e 2º devem ser apresentados estudos de tráfego e de capacidade que determinem as alterações dos níveis de serviço da rodovia em função da implantação do acesso. Considerando o volume projetado para a conexão, indicado anteriormente, a interseção submete-se a essa exigência (evidência 21, p. 152).*

*105. Em 17/3/2026, o DER/PB encaminhou ao DNIT o Memorial Descritivo de Acesso à BR-230/PB, que contém estudo de tráfego com contagens volumétricas, pesquisas de origem e destino, alocação e projeção de viagens e avaliações de capacidade e nível de serviço. O estudo classificou em nível de serviço C tanto a situação observada em 2024 no posto CV4, localizado na marginal da BR-230/PB, quanto a operação projetada para 2027 da interseção INT-5, correspondente à conexão com a rodovia federal (evidência 21, p. 116, 147-155 e 174-190).*

*106. Todavia, as análises procedidas pela SR/PB constantes do processo não explicitam de que modo esses resultados permitem determinar as alterações do nível de serviço da BR-230/PB decorrentes da implantação do acesso. Também não se identifica avaliação quanto à suficiência do estudo para atendimento ao art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução-DNIT 7/2021. Assim, embora o processo contenha elementos técnicos relacionados à exigência normativa, não ficou demonstrado seu atendimento integral, lacuna que pode ser suprida antes da autorização de uso da interseção.*

*107. Nesse sentido, a Análise 299/2026/SEPLAN-PB relacionou o Memorial Descritivo entre os documentos examinados, mas sua avaliação concentrou-se na geometria da interseção, abrangendo distância de visibilidade, faixas de aceleração e desaceleração, tapers e largura das faixas. Com base nesses elementos, concluiu que o projeto apresentava condições técnicas para emissão da autorização, sem registrar exame dos cálculos de capacidade e nível de serviço, da adequação estrutural do pavimento da via marginal ou da suficiência do estudo em relação ao art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução-DNIT 7/2021 (evidência 1).*

*108. Em 18/5/2026, o Serviço de Operações Terrestres da SR/PB informou não ter óbice, "em termos operacionais", à construção da interseção, ressalvando apenas a necessidade de deslocamento de dois postes que poderiam interferir na obra e nas manobras de veículos de grande porte. A manifestação não apresentou análise específica da capacidade ou das alterações do nível de serviço da BR-230/PB (evidência 2).*

*109. Registra-se, adicionalmente, que não se identificou no processo de autorização referência expressa à localização do PB Truck Center ou à forma pela qual os fluxos associados ao pátio foram considerados no estudo de tráfego e na análise operacional da interseção. A questão pode ser relevante porque, conforme já exposto, nos termos da Portaria Docas/PB 7/2024, os caminhões destinados ou provenientes dos terminais arrendados devem, em regra, passar previamente pelo pátio de triagem, que constitui ponto intermediário da logística de acesso ao Porto de Cabedelo. A depender da distribuição dos fluxos e dos itinerários efetivamente adotados, essa dinâmica logística poderá repercutir no nível de serviço da BR-230/PB e influenciar, se necessário, a avaliação de alternativas de integração ou de medidas mitigadoras. Para contextualizar espacialmente a questão, a Figura 3 apresenta duas rotas possíveis entre o Complexo Ponte do Futuro e o PB Truck Center. Tais rotas são meramente ilustrativas, pois não há elementos que indiquem que qualquer delas venha a ser efetivamente utilizada.*

*Figura 4 – Possíveis rotas ligando acesso da Ponte do Futuro ao PB Truck Center*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*Notas:*

*- Rota A – Utilizando vias urbanas de Cabedelo – Extensão 3,4 km; Rota B – Utilizando a BR-230/PB – Extensão 13,8 km;*

*- Os percursos apresentados são meramente ilustrativos e não representam itinerários definidos ou obrigatórios para os veículos de carga.*

*Fonte: google maps.*

*110. Questionado pela equipe de auditoria, o DNIT informou que não foram realizados estudos específicos sobre os impactos da entrada em operação do Complexo Ponte do Futuro no nível de serviço da rodovia. Informou, contudo, já estarem em tratativas com o DER/PB, nas teriam sido registradas preocupações quanto à operação integrada dos empreendimentos, aos possíveis reflexos sobre o sistema viário, à forma de acesso à via marginal e à compatibilidade da geometria proposta. Segundo a Autarquia, essas interações se restringiram a estudos de viabilidade geométrica e à verificação de condições operacionais e de segurança viária, e ainda não havia manifestação formal do DER/PB ou do Governo do Estado sobre os apontamentos apresentados. Essas iniciativas demonstram que a questão foi reconhecida e está sendo objeto de articulação institucional (Resposta ao Ofício 67/2026 – AudRodoviaAviação, p. 6).*

*111. Em síntese, embora o processo contenha estudo de tráfego e de capacidade, não se identificou, nas manifestações técnicas que fundamentaram a autorização para construção, exame expresso de sua suficiência para determinar as alterações do nível de serviço da BR-230/PB decorrentes da implantação do acesso. Também não se identificou, nos documentos examinados, indicação expressa do veículo de projeto considerado no dimensionamento nem demonstração da compatibilidade de seu gabarito de giro com os raios das curvas e as larguras das faixas projetadas. Assim, a complementação da avaliação antes da autorização de uso poderá contemplar esses aspectos e, se necessário, subsidiar o exame de alternativas de integração ou de medidas mitigadoras, consideradas as premissas relevantes da futura operação, inclusive os fluxos associados ao PB Truck Center, se tecnicamente pertinentes.*

*112. Dado esse contexto, mais uma vez questionou-se a SR/PB quanto às fragilidades verificadas e à pertinência de serem retomadas tratativas com o DER/PB para equacionar a questão. Em razão disso, a SR/PB realizou reunião técnica com o órgão estadual, oportunidade em que ambos registraram o comprometimento em reestudar a operação integrada dos empreendimentos e os possíveis reflexos sobre o sistema viário (evidência 61 e evidência 50, p. 11-26). Essa iniciativa contribui para que a autorização de uso seja precedida da análise necessária e, se for o caso, da avaliação de soluções alternativas ou medidas mitigadoras, em sintonia com o disposto no art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução-DNIT 7/2021.*

*113. Assim, considerando que a interseção ainda não está aberta ao tráfego, que sua utilização depende de autorização específica do DNIT e que a Autarquia já iniciou tratativas com o DER/PB para suprir as lacunas que ainda persistem, considera-se suficiente, para fins do controle, cientificar a SR/PB acerca desse indício de irregularidade.*

*114. Propõe-se, portanto, com fundamento nos arts. 2º, inciso II, e 9º, inciso II, da Resolução TCU 315/2020, dar ciência à Superintendência Regional do DNIT no Estado da Paraíba de que a expedição da autorização para utilização da interseção do Complexo Ponte do Futuro com a BR 230/PB sem que esteja previamente demonstrado, mediante análise técnica expressa e documentada, que os estudos de tráfego e de capacidade determinam as alterações dos níveis de serviço da rodovia em função da implantação do acesso configura inobservância ao art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução DNIT 7/2021.*

*III.4. Fragilidades nos procedimentos de acompanhamento e comunicação de demandas judiciais*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*115. Tipificação: Falhas/impropriedades (F/I). A impropriedade identificada foi saneada após os apontamentos realizados pela equipe de auditoria. Portanto, o achado não se enquadra nos incisos IV, V ou VI do § 1º do art. 150 da Lei 12.321/2025 (LDO/2026).*

*116. Situação encontrada:*

*117. Em razão de fragilidades nos procedimentos de acompanhamento e comunicação de demandas judiciais, a Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT no Estado da Paraíba (PFE/DNIT) não informou tempestivamente à Superintendência Regional do DNIT na Paraíba a existência e a força executória do acórdão que afastava o impedimento judicial à continuidade das obras de construção da tubulação de descarga da rede de drenagem, na altura do km 2 da BR-230/PB. A demora contribuiu para que os serviços já iniciados permanecessem suspensos por aproximadamente nove meses, em desacordo com o art. 11, § 2º, da Instrução Normativa 2/2021/DG/PFE/DNIT e, dada a urgência do caso, com o art. 9º, incisos III e IV, da mesma instrução, correspondentes ao art. 29, III e IV, do Regimento Interno do DNIT.*

*118. Durante a visita técnica às obras em 23/7/2026, verificou-se a interrupção dos serviços de construção da tubulação de descarga da rede de drenagem próxima ao km 2 da BR-230/PB. Tal interrupção tem relação com controvérsia judicial tratada no âmbito da Ação Popular 0803045 69.2022.4.05.8200, ajuizada em face do DNIT, bem como do Agravo de Instrumento 0806028 03.2022.4.05.0000, dela decorrente.*

*119. A ação popular foi ajuizada em abril de 2022, tendo o autor alegado, em síntese, que as obras de drenagem atingiriam área de preservação permanente (APP) em Cabedelo/PB e que a autorização ambiental expedida pelo município não seria suficiente para a intervenção. No entendimento do autor, a intervenção dependeria de prévio licenciamento ambiental e de EIA/Rima, motivo pelo qual requereu a suspensão das obras e dos efeitos da autorização ambiental, bem como a sustação definitiva das obras de drenagem indicadas na ação (evidência 38).*

*120. O DNIT, por sua vez, sustentou que as obras estavam abrangidas pelo Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis (Profas), que a drenagem rodoviária não se encontrava em APP e que os serviços não previam supressão de vegetação em área dessa natureza (evidência 39). Entre os documentos utilizados para fundamentar a posição da Autarquia consta memorando do Ibama datado de 28/8/2017, segundo o qual as obras de adequação e melhoria da BR-230, entre o km 0 e o km 28, enquadravam-se na hipótese de dispensa de licenciamento ambiental prevista no art. 19, inciso III, da Portaria 289/2013/MMA (evidência 40).*

*121. Em 10/5/2022, o Juízo da 1ª Vara Federal da Paraíba indeferiu o pedido liminar, por considerar insuficientes os elementos então apresentados para concluir pela existência das irregularidades alegadas pelo autor (evidência 41).*

*122. Contra essa decisão foi interposto o Agravo de Instrumento 0806028-03.2022.4.05.0000. Em janeiro de 2023, após pedido de reconsideração, o relator determinou a suspensão das obras de implantação do sistema de drenagem e dos efeitos da autorização ambiental e das posteriores emitidas, até o julgamento final do recurso (evidência 42). Posteriormente, em março do mesmo ano, a 4ª Turma do TRF5 deu provimento parcial ao agravo, mantendo a suspensão até o julgamento do mérito da ação principal (evidência 43, p. 2).*

*123. Após a determinação judicial de paralisação, o DNIT deu ordem para a suspensão dos serviços e encaminhou comprovante de seu cumprimento à Procuradoria (evidência 44, p. 2-3).*

*124. Em 16/2/2023, a Defesa Civil de Cabedelo informou ao DNIT que a rede de drenagem nas imediações do km 2 se encontrava incompleta e descontínua, sem saída, e relatou inundações de vias e acúmulo de água nas adjacências da rodovia durante períodos chuvosos. Nessa mesma comunicação, o órgão municipal informou que moradores também relatavam inundação de residências, isolamento*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*e danos materiais, além de haver preocupação com o aparecimento de mosquitos transmissores de doenças (evidência 45).*

*125. Em 22/5/2024, foi proferida sentença que reconheceu litispendência parcial entre a ação popular e a Ação Civil Pública 0811812-38.2018.4.05.8200 e extinguiu aquele processo sem resolução do mérito, decisão contra a qual o autor interpôs apelação (evidência 43, p. 2). Em dezembro do mesmo ano, a Procuradoria Regional Federal da 5ª Região entendeu que, diante da sentença proferida na ação originária, o acórdão do Agravo de Instrumento 0806028-03.2022.4.05.0000 não possuía mais força executória (evidência 46). Segundo registro posterior da PFE/DNIT, a obra foi então retomada (evidência 47).*

*126. Em 12/2/2025, o autor da ação popular comunicou ao TRF5 a retomada das obras e formulou novo pedido de tutela provisória para novamente suspendê-las (evidência 48). Em decisão de 16/2/2025, o relator suspendeu a eficácia da sentença que extinguiu a ação sem resolução do mérito em razão da já mencionada litispendência parcial com a ação civil pública. Na oportunidade, determinou a suspensão da execução das obras e dos efeitos da autorização ambiental indicada nos autos e das posteriores emitidas até o julgamento da apelação (evidência 49). Segundo o DNIT, em resposta ao Ofício 67/2026 – AudRodoviaAviação, o consórcio executor suspendeu as atividades realizadas fora da faixa de domínio da Autarquia em decorrência dessa decisão (evidência 50).*

*127. Dessa forma a equipe de auditoria constatou que, até 17/8/2026, não havia menção a qualquer outra decisão no âmbito da referida ação popular no processo SEI 50613.001016/2022-13, utilizado pelo DNIT para acompanhar a controvérsia. Assim, a última decisão judicial ali registrada com repercussão sobre a execução das obras continuava sendo a tutela de 16/2/2025, que determinava sua suspensão.*

*128. Em resposta aos questionamentos apresentados por meio do já citado Ofício 67/2026 – AudRodoviaAviação, o DNIT informou, em 4/8/2026, que os serviços permaneciam suspensos em razão da decisão de fevereiro de 2025 e relatou a adoção de solução de drenagem superficial por canaletas para mitigar o acúmulo local de águas pluviais. Na mesma resposta, a Autarquia informou que, no âmbito de suas atribuições regimentais, não havia diligências ou demandas pendentes acerca da matéria (evidência 50, p. 1-6).*

*129. Entretanto, em consulta às informações públicas do processo 0803045-69.2022.4.05.8200, a equipe de auditoria identificou acórdão datado de novembro de 2025. Nessa decisão, a 4ª Turma do TRF5 julgou a apelação e a remessa necessária e negou provimento a ambas, mantendo a extinção da ação popular sem resolução do mérito por litispendência parcial com a Ação Civil Pública 0811812 38.2018.4.05.8200 (evidência 51).*

*130. Considerando que, diferentemente de momento processual anterior, não foi identificada nenhuma manifestação acerca da manutenção ou não da força executória da decisão que havia suspenso as obras, a equipe fez novo questionamento ao DNIT. Por meio de e-mail datado de 17/8/2026, a equipe solicitou ao DNIT esclarecimentos sobre a existência de decisão posterior que ainda justificasse as obras estarem suspensas. A mensagem também registrou que o processo 0803045 69.2022.4.05.8200 estava incluído na pauta da 4ª Turma do TRF5 para 18/8/2026 e pediu demais esclarecimentos (evidência 52, p. 2).*

*131. Em resposta encaminhada em 20/8/2026, a PFE/DNIT informou que o dossiê até então consultado no sistema Sapiens, NUP 00411.766695/2024-30, tinha como última movimentação uma certidão de intimação de maio de 2025. Segundo a comunicação, isso denotaria que o processo judicial não vinha sendo movimentado (evidência 52, p. 1).*

*132. Ademais, informou que tomou conhecimento de que havia sido necessária a abertura de novo NUP no Sapiens após contato com a Procuradoria Regional Federal da 5ª Região. O novo NUP foi aberto sob o número 00411.776104/2025-13 em razão da migração dos processos judiciais para o*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*sistema PJe 2x do TRF5. Nele já constava o acórdão de mérito proferido em novembro de 2025. Após a identificação da decisão mais recente, foi solicitada à Procuradoria Regional Federal da 5ª Região a emissão de parecer de força executória acerca da possibilidade de retomada das obras (evidência 52, p. 1).*

*133. No Parecer de Força Executória 00022/2026/PRIO-INF/EFIN5/PGF/AGU, datado de 18/8/2026, a PFE/DNIT registrou que a apelação havia sido desprovida e concluiu que "podem ser restabelecidos os atos destinados à consecução da obra" (evidência 53, p. 2). Informou à equipe, ainda, que o parecer foi encaminhado ao Gabinete do Superintendente Regional do DNIT/PB em 19/8/2026 para adoção das medidas cabíveis (evidência 52, p. 1).*

*134. Diante do exposto, considerando que a situação encontrada já tem solução viável, conforme Parecer de Força Executória 00022/2026/PRIO-INF/EFIN5/PGF/AGU, propõe-se dar ciência ao DNIT e à PFE/DNIT, nos termos do inciso I do art. 9ª da Resolução TCU 315/2020, que a intempestividade na atuação da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT no Estado da Paraíba no acompanhamento da Ação Popular 0803045 69.2022.4.05.8200 não se alinha aos preceitos do art. 11, § 2º, da Instrução Normativa 2/2021/DG/PFE/DNIT e, dada a urgência do caso, com o art. 9º, incisos III e IV, da mesma instrução, correspondentes ao art. 29, III e IV, do Regimento Interno do DNIT.*

*IV. Análise dos comentários dos gestores*

*135. Considerando que a proposta de encaminhamento formulada por esta unidade técnica não contempla proposta de determinação e/ou recomendação, mas unicamente de ciência, dispensou-se o envio do relatório preliminar para comentários do gestor, nos termos preconizados no art. 14 da Resolução-TCU 315/2020, c/c o item 145.2 das Normas de Auditoria do TCU (NAT).*

*V. Informações adicionais*

*V.1. Análise da maturidade do empreendimento por meio do Indicador de Percepção de Maturidade dos Projetos (iPMP)*

*136. Neste trabalho foi empregado procedimento de auditoria voltado à avaliação da maturidade do planejamento do empreendimento que culminou na celebração do Contrato 434/2023, objeto da presente auditoria. A avaliação foi realizada por meio do Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos (iPMP), conforme metodologia baseada no Modelo de Cinco Dimensões (M5D), materializada no Guia de Aplicação aprovado pelo Acórdão 2.718/2025-TCU-Plenário, Ministro Relator Augusto Nardes (disponível em https://portal.tcu.gov.br/publicacoes-institucionais/cartilha-manual-ou-tutorial/maturidade-de-projetos, acesso em 14/5/2026).*

*137. O detalhamento da aplicação da metodologia, incluindo a contextualização do empreendimento, a análise das cinco dimensões, registro da manifestação do DNIT e a fundamentação do escore apurado, consta do Apêndice E deste relatório. As avaliações individualizadas das ações, com os respectivos critérios, evidências e justificativas, constam da planilha de aplicação do iPMP inserida na evidência 54, itens não digitalizáveis.*

*138. Em síntese, a metodologia do iPMP avalia 46 ações distribuídas entre as dimensões Estratégica, Econômica, Comercial, Financeira e Gerencial. Para cada ação, as evidências foram avaliadas quanto à aderência ao produto esperado e classificadas como atendida, parcialmente atendida ou não atendida. O atendimento integral pressupõe evidência suficiente e tecnicamente consistente do produto esperado. O atendimento parcial é cabível quando existe documentação tecnicamente consistente e aproveitável que comprova parte material da ação, ainda que permaneçam lacunas que impeçam seu atendimento integral. Menções genéricas ao tema ou evidências frágeis, por sua vez, não são suficientes para caracterizar atendimento parcial (Guia, p. 49).*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*139. Conforme o Guia, a classificação de uma ação como não aplicável é excepcional e tem utilização reservada a situações rigorosamente justificadas, nas quais a ação efetivamente não seja pertinente ao empreendimento avaliado. Assim, a ausência de determinado produto, a inexistência de obrigação normativa à época ou as particularidades da contratação não são, isoladamente, suficientes para afastar a avaliação da ação quando a função de planejamento por ela representada permanece pertinente ao projeto.*

*140. A aplicação do iPMP também considera a sequência lógica do M5D. Dessa forma, a análise não se limitou aos documentos elaborados para o RDC Eletrônico 174/23-13. O contrato auditado corresponde a remanescente de empreendimento cujo planejamento se iniciou há mais de uma década. Foram, portanto, examinados tanto os documentos produzidos para a contratação atual quanto estudos, projetos e registros históricos que fundamentaram decisões anteriores, sempre de acordo com a etapa em que o produto avaliado deveria ter contribuído para o processo decisório.*

*141. Essa abordagem é relevante porque a maturidade não decorre apenas da existência de documentos. A avaliação considera sua qualidade, conteúdo, tempestividade e efetiva relação com as decisões tomadas. Assim, providências posteriores podem ser tecnicamente relevantes para a execução do empreendimento sem, necessariamente, demonstrar que determinada questão foi adequadamente planejada antes da decisão correspondente. Do mesmo modo, a metodologia não busca incentivar a produção de documentos como finalidade em si mesma. Os registros esperados devem possuir conteúdo substancial e utilidade para fundamentar, comunicar e tornar rastreáveis as decisões do gestor.*

*142. A aplicação da metodologia à BR-230/PB resultou em iPMP final de 35%. Individualmente, foram apurados os escores de 42% na Dimensão Estratégica, 28% na Econômica, 50% na Comercial, 30% na Financeira e 27% na Gerencial. O resultado demonstra que foram produzidos diversos elementos técnicos e administrativos relevantes ao longo do empreendimento, mas permaneceram fragilidades quanto à estruturação, integração, atualização e tempestividade de parte dos instrumentos previstos pelo M5D.*

*143. Na Dimensão Estratégica, foram identificados elementos capazes de caracterizar o contexto do empreendimento, seus benefícios, restrições e condicionantes, mas faltou maior integração entre problema público, objetivos, resultados e benefícios esperados. Na Dimensão Econômica, foram realizadas análises de custos e benefícios, avaliação de viabilidade e sensibilidade e estudos de impactos ambientais e sociais. Entretanto, as opções não foram estruturadas e comparadas de forma abrangente, nem houve posterior reavaliação da análise econômica diante das alterações ocorridas ao longo do empreendimento.*

*144. A Dimensão Comercial apresentou o maior escore, refletindo a maior estruturação alcançada nas etapas próximas à contratação do remanescente objeto da presente auditoria. Permaneceram, contudo, fragilidades na análise inicial do mercado e dos arranjos contratuais, na interação estruturada com mercado e sociedade e na coerência e integração entre determinadas peças da contratação. Na Dimensão Financeira, embora tenham sido demonstradas estimativas de custos e disponibilidade formal de recursos para a contratação, não foi estruturado modelo capaz de relacionar, de forma abrangente, custos, cronograma, disponibilidade orçamentária e riscos ao longo da execução.*

*145. O menor resultado ocorreu na Dimensão Gerencial. Foram identificadas estrutura institucional, competências definidas, apoio técnico e práticas de acompanhamento da execução, mas permaneceram lacunas na formalização e integração de instrumentos relacionados, entre outros aspectos, à gestão de riscos, benefícios e mudanças, ao engajamento das partes interessadas e ao planejamento dos recursos necessários à gestão. Essas questões possuem particular relevância em empreendimento inserido em ambiente urbano e sujeito a desapropriações, interferências, condicionantes ambientais e interação com diversos atores.*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*146. Esses resultados, por oportuno, devem ser compreendidos à luz do histórico da BR-230/PB. Entre os estudos iniciais e a contratação atual ocorreram alterações de projeto, execução parcial das obras, encerramento do contrato original e mudanças nas condições de implantação. Parte das dificuldades relacionadas a desapropriações, interferências e questões ambientais já havia se manifestado em etapas anteriores. Por essa razão, a condição de remanescente não reduz a utilidade de um planejamento estruturado. Ao contrário, a experiência acumulada poderia ser utilizada para atualizar premissas, reavaliar riscos e condicionantes e aperfeiçoar os instrumentos utilizados antes de uma nova contratação.*

*147. Registra-se, ainda, a participação do DNIT na aplicação do procedimento. A Autarquia colaborou com o preenchimento da planilha do iPMP, com a localização e disponibilização de processos e documentos históricos e com a apresentação de justificativas e evidências para as ações avaliadas. Durante a visita técnica à Superintendência Regional do DNIT na Paraíba, também houve interlocução sobre os critérios e objetivos da metodologia. Esse engajamento contribuiu para o aprofundamento da análise e para a adequada compreensão das particularidades do empreendimento.*

*148. Ademais, ressalte-se que o escore de 35% não constitui avaliação acerca da regularidade ou da viabilidade do empreendimento. O indicador mede a aderência do processo de planejamento às boas práticas incorporadas ao M5D. Assim, seu principal produto não é a nota isoladamente considerada, mas o diagnóstico das funções de planejamento que foram adequadamente desempenhadas, das lacunas existentes e das oportunidades para aumentar a capacidade da Administração de antecipar e administrar dificuldades.*

*149. Essa perspectiva também é útil para as etapas ainda necessárias à conclusão do empreendimento originalmente previsto. O contrato auditado não abrange toda a extensão inicialmente planejada para a BR-230/PB. As experiências acumuladas nas contratações anteriores e as lacunas identificadas nesta aplicação podem subsidiar o planejamento do segmento subsequente, especialmente quanto à revisão das premissas do investimento, à análise de alternativas, à gestão de riscos, ao engajamento das partes interessadas, ao tratamento de interferências e condicionantes ambientais e à preparação financeira e gerencial da futura implantação.*

*Figura 5 – Gráfico radar representativo do iPMP do empreendimento*



*Fonte: Produção própria.*

*150. Diante do exposto, propõe-se registrar, em consonância com as orientações constantes dos subitens 9.2.3 a 9.2.5 do Acórdão 2.718/2025-TCU-Plenário, que a aplicação do Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos – iPMP ao empreendimento de adequação da BR-230/PB, no segmento compreendido entre os quilômetros 2 e 13, resultou em índice global de 35%, conforme o Guia Prático de Aplicação do iPMP aprovado pelo item 9.1 da mesma deliberação e a análise constante do item V.1, detalhada no Apêndice E deste relatório. Os elementos dessa análise contêm medidas que tendem a elevar a previsibilidade, a transparência e a robustez do planejamento, contribuindo para maior segurança na entrega do valor público associado aos empreendimentos de infraestrutura. Esse diagnóstico poderá servir, inclusive, como referência para o aprimoramento do planejamento de etapas ainda necessárias à conclusão do empreendimento e de futuras intervenções conduzidas pela Autarquia.*

*VI. Conclusão*

*151. A presente auditoria de conformidade teve como objetivo fiscalizar a execução do Contrato SR/PB 434/2023, referente às obras remanescentes de adequação de capacidade e segurança da rodovia BR-230/PB, no trecho compreendido entre o km 2,00 e o km 13,38. A partir das*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*análises efetuadas, apresentam-se as respostas às questões formuladas na Matriz de Planejamento da fiscalização:*

*152. Questão 1: O procedimento licitatório foi regular?*

*153. A licitação (Edital RDC Eletrônico 174/2023-13) foi conduzida com amparo na legislação aplicável, logrando selecionar a proposta vencedora. Contudo, identificaram-se falhas e impropriedades decorrentes da inclusão de cláusulas editalícias inadequadas e incompatíveis com o objeto rodoviário contratado. Constatou-se a aplicação indevida de normativos voltados a serviços continuados com dedicação exclusiva de mão de obra (IN SEGES/MP 5/2017 e Decreto 9.507/2018), gerando previsões desajustadas como conta vinculada e distorção da base de cálculo da garantia de execução, além de contradições sobre o regime executivo e a ausência formal da matriz de riscos citada no instrumento (item III.2).*

*154. Questão 2: A formalização do contrato atendeu aos preceitos legais e sua execução foi adequada?*

*155. A formalização e a execução do Contrato SR/PB 434/2023 foram comprometidas por deficiências prévias de projeto. O projeto executivo de referência foi licitado com falhas de concepção, desatualização em relação às normas vigentes de estruturas (NBR 7188:2013), omissões logísticas, interferências não cadastradas com redes elétricas e limites ambientais e falta de escoramento de valas, demandando duas Revisões de Projeto em Fase de Obras (1ª e 2ª RPFO). Essas revisões implicaram um acréscimo de R$ 27.754.081,69 (18,33%) ao montante inicial avençado e provocaram sucessivas paralisações pontuais para recálculo e redesenho estrutural, impactando o ritmo das obras e acumulando um desvio físico-financeiro negativo superior a R$ 26,24 milhões até junho de 2026 (item III.1).*

*156. Ademais, no âmbito da interface da rodovia com obras estaduais, foram constatadas fragilidades técnicas na análise do estudo de tráfego que fundamentou a autorização para a construção da interseção do Complexo Rodoviário Ponte do Futuro no km 9,64 da BR-230/PB, sem a plena demonstração do atendimento aos requisitos de manutenção do nível de serviço previstos na Resolução-DNIT 7/2021 (item III.3).*

*157. Além disso, foram constatadas fragilidades nos procedimentos de acompanhamento e comunicação de demandas judiciais, a Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT no Estado da Paraíba (PFE/DNIT) não informou tempestivamente à Superintendência Regional do DNIT na Paraíba a existência e a força executória do acórdão que afastava o impedimento judicial à continuidade das obras de construção da tubulação de descarga da rede de drenagem, na altura do km 2 da BR-230/PB. A demora contribuiu para que os serviços já iniciados permanecessem suspensos por aproximadamente nove meses (item III.4).*

*158. Questão 3: Os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado?*

*159. Durante os procedimentos de auditoria e a conferência dos custos das planilhas orçamentárias de referência e dos termos aditivos, não foram identificados sobrepreços globais ou desconformidades materiais que apontassem incompatibilidade com os parâmetros referenciais de mercado vigentes.*

*160. Questão 4: Qual o nível ou grau de maturidade do empreendimento a ser avaliado por meio do Indicador de Percepção de Maturidade dos Projetos (iPMP)?*

*161. A aplicação da metodologia fundamentada no Modelo de Cinco Dimensões (M5D) resultou em um índice global de iPMP de 35%, o que evidencia limitações na maturidade do planejamento do empreendimento. O escore por dimensão registrou 42% na Dimensão Estratégica, 28% na Econômica, 50% na Comercial, 30% na Financeira e 27% na Gerencial. O diagnóstico*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*apontou que, embora existam elementos técnicos e administrativos, persistem lacunas na estruturação, atualização e integração dos instrumentos de tomada de decisão, notadamente quanto à análise abrangente de alternativas, avaliação continuada de viabilidade, sustentabilidade orçamentária plurianual e gestão estruturada de riscos e partes interessadas com relação ao padrão esperado pelo M5D (item V.1).*

*162. Em síntese, os achados apontados não inviabilizam a continuidade do empreendimento, mas revelam vulnerabilidades no planejamento e na consolidação de projetos da Superintendência Regional do DNIT/PB, ensejando a emissão de ciência da unidade jurisdicionada quanto às falhas de projeto, impropriedades editalícias e contratuais, aprovação de acesso à rodovia e de acompanhamento de demandas judiciais, visando prevenir a repetição de ocorrências semelhantes e induzir melhorias de gestão.*

*VII. Proposta de encaminhamento*

*163. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:*

*164. a) com fundamento no art. 9º, inciso I, da Resolução-TCU 315/2020, dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) das seguintes impropriedades e deficiências verificadas na elaboração e na aprovação do Projeto Executivo de Referência das obras remanescentes de duplicação, adequação de capacidade e segurança da Rodovia BR-230/PB (km 2,00 ao km 13,38), vinculadas ao Contrato SR/PB 434/2023, para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção de ocorrências semelhantes em futuros certames e empreendimentos da autarquia (item III.1):*

*165. a.1) Deficiência em levantamentos cadastrais e de interferências aéreas: aprovação de projeto geométrico sem a prévia identificação e compatibilização cadastral das redes e postes de energia elétrica da concessionária local, em desacordo com o art. 6º, inciso IX, alínea "a", e art. 12 da Lei 8.666/1993, com a Publicação DNIT IPR 739/2010 (Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Instruções para Acompanhamento e Análise), com a IS-204 (Estudos Topográficos – Publicação DNIT IPR 726/2006) e com a Instrução Normativa DNIT 1/2020/DG (Uso e Ocupação das Faixas de Domínio), (item III.1.a);*

*166. a.2) Incompatibilidade com limites ambientais de unidades de conservação: aprovação de projeto de terraplenagem com invasão física da Floresta Nacional da Restinga de Cabedelo (FLONA) decorrente de ausência de cruzamento de limites cadastrais, em afronta ao art. 6º, inciso IX, alínea "d", e art. 12 da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010, à IS-203 (Estudos Ambientais – Publicação DNIT IPR 726/2006) e ao Manual de Diretrizes Ambientais para o Setor Rodoviário (Publicação DNIT IPR 740/2010), (item III.1.b);*

*167. a.3) Inadequação de concepção de terraplenagem em área urbana consolidada: previsão de taludes livres de aterro sobre vias lindeiras e edificações comerciais/residenciais, em desacordo com o art. 6º, inciso IX, alínea "c", e art. 12 da Lei 8.666/1993, com a Publicação DNIT IPR 739/2010, com a IS-208 (Projeto Geométrico – Publicação DNIT IPR 726/2006) e com a Publicação DNIT IPR 746/2011 (Diretrizes Básicas para Desapropriação), (item III.1.c);*

*168. a.4) Omissão de requisitos de segurança do trabalho e contenção de valas: ausência de especificação e de quantitativos orçamentários para escoramento de valas de drenagem profunda em solo granular sem coesão, contrariando as exigências da Norma Regulamentadora 18 do Ministério do Trabalho e Emprego (NR 18, subitem 18.7.2), o art. 6º, inciso IX, alínea "b", c/c art. 12 da Lei 8.666/1993, a Publicação DNIT IPR 739/2010 e a Norma DNIT 028/2004-ES (Drenagem – Drenos Profundos – Especificação de Serviço), (item III.1.d);*

*169. a.5) Deficiência de vistorias de campo e cadastro de obstáculos preexistentes: ausência de levantamento de peças estruturais pesadas abandonadas por contratos anteriores no leito das vias*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*projetadas e omissão do estado de incompletude de obras de contenção, em inobservância ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010 e à IS-202 (Estudos Preliminares – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.e, g);*

*170. a.6) Insuficiência de investigação geotécnica de subleito: elaboração de projeto de pavimentação das vias marginais sem a realização de ensaios e sondagens superficiais suficientes no subleito, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, alínea "a", da Lei 8.666/1993, à IS-206 (Estudos Geotécnicos – Publicação DNIT IPR 726/2006), à Publicação DNIT IPR 739/2010 e ao Manual de Pavimentação (Publicação DNIT IPR 719/2006), (item III.1.f);*

*171. a.7) Inadequação técnica de especificação de pavimento: previsão de revestimento em Tratamento Superficial Duplo (TSD) para ciclovia estreita sujeita a esforços tangenciais de acessos comerciais/residenciais e incompatível com a operação de equipamentos convencionais, em afronta ao art. 6º, inciso IX, e art. 12 da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010, ao Manual de Pavimentação (Publicação DNIT IPR 719/2006) e à Norma DNIT 031/2006-ES (Pavimentos flexíveis – Concreto asfáltico – Especificação de serviço), (item III.1.h);*

*172. a.8) Omissões no projeto de drenagem superficial: falta de previsão de dispositivos de captação longitudinal em pontos baixos da pista, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010, à IS-209 (Projeto de Drenagem – Publicação DNIT IPR 726/2006) e ao Manual de Drenagem de Rodovias (Publicação DNIT IPR 724/2006), (item III.1.i);*

*173. a.9) Inconsistência cadastral no projeto de iluminação pública: adoção de premissa de conexão a subestações existentes sem diagnóstico do estado físico real das instalações, em afronta ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010 e à IS-202 (Estudos Preliminares – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.j);*

*174. a.10) Inconsistências matemáticas na orçamentação referencial: divergência e falta de correlação quantitativa entre os serviços de lançamento mecânico de concreto por bomba-lança e o adensamento por vibrador de imersão nas OAEs, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, alínea "f", e art. 7º, § 2º, inciso II, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010 (Instruções para Acompanhamento e Análise de Orçamento) e ao Manual de Custos Rodoviários do DNIT, (item III.1.k);*

*175. a.11) Incompatibilidade logística e de canteiro: previsão de fabricação de vigas e peças pré-moldadas de grande porte in loco em trecho urbano densamente povoado e desprovido de espaço físico, contrariando o art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, a Publicação DNIT IPR 739/2010, a IS-213 (Projeto de Canteiro de Obras – Publicação DNIT IPR 726/2006) e a IS-214 (Projeto de Obras de Arte Especiais – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.l);*

*176. a.12) Desatualização geométrica de passarelas e anacronismo normativo em OAEs: licitação de obras com projetos de passarelas desatualizados e incompatíveis com a geometria da duplicação, bem como estruturas dimensionadas com base em norma técnica revogada (NBR 7188:1982 em vez da NBR 7188:2013), em desacordo com o art. 6º, inciso IX, e art. 12 da Lei 8.666/1993, com o art. 1º, incisos V e VI, c/c art. 2º, inciso VI, da Instrução de Serviço DNIT nº 13/2008, com a Publicação DNIT IPR 739/2010, com o Manual de Projeto de Obras de Arte Especiais (Publicação DNER 698/100), com a IS-214 (Projeto de Obras de Arte Especiais – Publicação DNIT IPR 726/2006) e com a IS-228 / IA-28 (Instruções de Serviço e Acompanhamento para Projeto de Passarela para Pedestres – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.m).*

*177. b) dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com fulcro no art. 9º, inciso I, da Resolução-TCU 315, de 2020, das seguintes falhas identificadas nas cláusulas do Edital do RDC Eletrônico 174/2023-13 e do Contrato SR/PB 434/2023, referente às*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*obras da rodovia BR-230/PB, do km 2,00 ao km 13,38, para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção de outras ocorrências semelhantes (item III.2):*

*178. b.1) Enquadramento normativo inadequado a obras públicas de engenharia: fundamentação do certame (Edital RDC Eletrônico 174/2023-13) e do ajuste (Contrato SR/PB 434/2023) na Instrução Normativa SEGES/MP 5/2017 e no Decreto 9.507/2018 — normas aplicáveis estritamente à contratação de serviços continuados com dedicação exclusiva de mão de obra —, resultando em cláusulas e exigências incompatíveis com obras de infraestrutura rodoviária por escopo físico regidas pela convenção da construção pesada, tais como:*

*179. b.1.1) a previsão indevida de depósito de encargos trabalhistas em conta vinculada/bloqueada (subitem 22.5 do Edital), mecanismo operacionalmente inviável e desprovido de respaldo legal para obras de engenharia pesada;*

*180. b.1.2) a distorção da garantia de execução contratual (Cláusula Sexta, subitem 6.1.1 do Contrato), limitando o percentual de 5% ao equivalente a dois meses da folha de salários dos empregados, em vez de resguardar o risco global de inadimplemento da obra física e das Obras de Arte Especiais (OAEs) sobre o valor total contratado;*

*181. b2) Contradições sobre o regime de execução e limites a aditamentos: inclusão de cláusulas antagônicas no instrumento convocatório e contratual, ao prever simultaneamente a incidência do regime de Empreitada por Preço Unitário (EPU) regido pela Lei 8.666/1993 (Cláusulas Décima e Décima Quarta) e a vedação a alterações contratuais fundamentada exclusivamente no art. 9º, § 4º, da Lei 12.462/2011 (Cláusula Décima Sexta, subitem 16.1), regra restrita ao regime de Contratação Integrada (CI), gerando modelo híbrido e insegurança jurídica na formalização de revisões de projeto em fase de obras;*

*182. b.3) Inexistência jurídica e ineficácia da Matriz de Riscos: vinculação contratual expressa da alocação de responsabilidades por áleas e imprevistos aos subitens da Cláusula Décima como integrante do Anexo VI, quando, na estrutura documental do certame, o referido anexo tratava de matéria trabalhista distinta e a Matriz de Riscos não constava de nenhum dos anexos do edital, esvaziando a repartição formal de riscos entre as partes;*

*183. b.4) Descompasso entre os prazos de vigência e execução contratual: previsão de início da vigência de 1.170 dias a partir da publicação do extrato no Diário Oficial da União (subitem 2.1) concomitante à contagem do prazo de execução de 1.080 dias a partir da Ordem de Início dos Serviços (subitem 2.2), criando o risco de consumo indevido da margem de segurança temporal do contrato em decorrência de eventuais hiatos administrativos prévios à emissão da ordem de serviço.*

*184. c) Com fundamento nos arts. 2º, inciso II, e 9º, inciso II, da Resolução TCU 315/2020, dar ciência à Superintendência Regional do DNIT no Estado da Paraíba de que a expedição da autorização para utilização da interseção do Complexo Ponte do Futuro com a BR 230/PB sem que esteja previamente demonstrado, mediante análise técnica expressa e documentada, que os estudos de tráfego e de capacidade determinam as alterações dos níveis de serviço da rodovia em função da implantação do acesso configura inobservância ao art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução DNIT 7/2021 (item III.3).*

*185. d) Nos termos do inciso I do art. 9ª da Resolução TCU 315/2020, dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e à Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT no Estado da Paraíba que a intempestividade no acompanhamento da Ação Popular 0803045 69.2022.4.05.8200 não se alinha aos preceitos do art. 11, § 2º, da Instrução Normativa 2/2021/DG/PFE/DNIT e, dada a urgência do caso, com o art. 9º, incisos III e IV, da mesma instrução, correspondentes ao art. 29, III e IV, do Regimento Interno do DNIT (item III.4).*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

*186. e) Registrar, em consonância com as orientações constantes dos subitens 9.2.3 a 9.2.5 do Acórdão 2.718/2025-TCU-Plenário, que a aplicação do Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos – iPMP ao empreendimento de adequação da BR-230/PB, no segmento compreendido entre os quilômetros 2 e 13, resultou em índice global de 35%, conforme o Guia Prático de Aplicação do iPMP aprovado pelo item 9.1 da mesma deliberação e a análise constante do item V.1, detalhada no Apêndice E deste relatório.*

*187. f) encaminhar cópia do acórdão a ser proferido, bem como deste relatório, ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba – DER PB, como terceiro interessado, dando-lhes ciência de que o inteiro teor da deliberação poderá ser consultado no endereço www.tcu.gov.br/acordaos.*"

10. O corpo diretivo aquiesceu ao aludido encaminhamento.

É o relatório.



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149557.

# VOTO

Cuidam os autos de auditoria de conformidade realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) – Superintendência Regional no Estado da Paraíba (SR/PB), com o objetivo de fiscalizar o RDC Eletrônico 174/2023-13 e o contrato dele decorrente, cujo objeto é a execução do remanescente das obras de adequação de capacidade e segurança da rodovia BR-230/PB, do km 2,00 ao km 13,38, com extensão de 11,38 km (Fiscobras 2026).

2. O aludido ajuste foi celebrado em 28/8/2023, pelo valor de R$ 151.387.682,28, o que representou um desconto de 2,6% sobre o preço estimado na licitação. O instrumento foi aditado em duas ocasiões: em 3/7/2024, com acréscimo de R$ 6.274.585,50 e em 11/3/2026, com aumento de R$ 21.479.496,19. O novo valor do ajuste passou para R$ 179.141.763,97, um incremento de 18,3% frente ao pactuado originalmente.

3. No momento da vistoria, as obras estavam em andamento, com avanço medido de 76,71% do valor total do contrato.

4. A contratação atual sucede empreendimento marcado por dificuldades de execução. Originalmente, as obras de adequação da BR-230/PB, entre os km 0,00 e 28,10, foram objeto do Contrato 919/2016, celebrado com o Consórcio Construcap-Copasa, que acabou rescindido em fevereiro de 2020, após sucessivas paralisações e com apenas cerca de 30% dos serviços executados.

5. Conforme apurado no TC 029.313/2020-1, as causas desse ritmo irregular foram deficiências no projeto executivo, problemas relacionados às desapropriações e dificuldades no remanejamento de redes de concessionárias.

6. Após a rescisão, o Dnit celebrou o Termo de Execução Descentralizada 231/2020 com o Exército Brasileiro, com vistas à execução de intervenções emergenciais e à preservação dos serviços já realizados. Os trabalhos foram conduzidos pelo 1º Batalhão de Engenharia de Construção até abril de 2023. Posteriormente, o Dnit contratou a empresa Maia Melo Engenharia Ltda., por R$ 2,89 milhões, para consolidar e atualizar os projetos remanescentes, que serviram de base ao RDC Eletrônico 174/2023-13 e ao atual Contrato 434/2023.

7. Nesse contexto, a auditoria teve por objetivo fiscalizar o contrato celebrado para execução do remanescente das obras, a partir de quatro questões: "*(i) o procedimento licitatório foi regular; (ii) a formalização do contrato atendeu aos preceitos legais e sua execução foi adequada; (iii) os preços dos serviços definidos no orçamento da obra são compatíveis com os valores de mercado; e (iv) qual o nível ou grau de maturidade do empreendimento, avaliado por meio do Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos (iPMP)*".

8. Os trabalhos compreenderam exame documental, conferência de cálculos, consultas aos sistemas do DNIT e inspeção física, inclusive com utilização de drone, além da análise dos processos administrativos, medições, orçamento-base, projetos de engenharia e relatórios da empresa supervisora. O volume de recursos fiscalizados alcançou R$ 186.002.381,91, correspondente aos valores empenhados no Contrato 434/2023 até junho de 2026.

9. Após a conclusão da auditoria, a equipe da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação) identificou os seguintes achados:

a) anteprojeto de engenharia deficiente e/ou desatualizado (Falhas/Impropriedades – F/I);

b) cláusulas do edital/contrato em desconformidade com os preceitos legais vigentes (F/I);

c) fragilidades na análise de tráfego da interseção do Complexo Ponte do Futuro com a BR-230/PB (F/I);



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149558.

d) Fragilidades nos procedimentos de acompanhamento e comunicação das demandas judiciais (F/I).

10. No que se refere à avaliação do nível ou grau de maturidade do empreendimento, os auditores aplicaram a metodologia fundamentada no Modelo de Cinco Dimensões (M5D) e encontraram um índice global de iPMP de 35%. O escore por dimensão registrou 42% na Dimensão Estratégica, 28% na Econômica, 50% na Comercial, 30% na Financeira e 27% na Gerencial.

11. Conforme o relatório, tal percentual evidencia limitações na maturidade do planejamento do empreendimento. O diagnóstico apontou que, "[...] *embora existam elementos técnicos e administrativos, persistem lacunas na estruturação, atualização e integração dos instrumentos de tomada de decisão, notadamente quanto à análise abrangente de alternativas, avaliação continuada de viabilidade, sustentabilidade orçamentária plurianual e gestão estruturada de riscos e partes interessadas com relação ao padrão esperado pelo M5D*".

12. Tendo em vista a situação encontrada, que revelou a inexistência de dano e a ausência de indícios de favorecimento, a equipe de auditoria propôs:

> "*a) com fundamento no art. 9º, inciso I, da Resolução-TCU 315/2020, dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) das seguintes impropriedades e deficiências verificadas na elaboração e na aprovação do Projeto Executivo de Referência das obras remanescentes de duplicação, adequação de capacidade e segurança da Rodovia BR-230/PB (km 2,00 ao km 13,38), vinculadas ao Contrato SR/PB 434/2023, para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção de ocorrências semelhantes em futuros certames e empreendimentos da autarquia (item III.1):*
>
> *a.1) deficiência em levantamentos cadastrais e de interferências aéreas: aprovação de projeto geométrico sem a prévia identificação e compatibilização cadastral das redes e postes de energia elétrica da concessionária local, em desacordo com o art. 6º, inciso IX, alínea "a", e art. 12 da Lei 8.666/1993, com a Publicação DNIT IPR 739/2010 (Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Instruções para Acompanhamento e Análise), com a IS-204 (Estudos Topográficos – Publicação DNIT IPR 726/2006) e com a Instrução Normativa DNIT 1/2020/DG (Uso e Ocupação das Faixas de Domínio), (item III.1.a);*
>
> *a.2) incompatibilidade com limites ambientais de unidades de conservação: aprovação de projeto de terraplenagem com invasão física da Floresta Nacional da Restinga de Cabedelo (FLONA) decorrente de ausência de cruzamento de limites cadastrais, em afronta ao art. 6º, inciso IX, alínea "d", e art. 12 da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010, à IS-203 (Estudos Ambientais – Publicação DNIT IPR 726/2006) e ao Manual de Diretrizes Ambientais para o Setor Rodoviário (Publicação DNIT IPR 740/2010), (item III.1.b);*
>
> *a.3) inadequação de concepção de terraplenagem em área urbana consolidada: previsão de taludes livres de aterro sobre vias lindeiras e edificações comerciais/residenciais, em desacordo com o art. 6º, inciso IX, alínea "c", e art. 12 da Lei 8.666/1993, com a Publicação DNIT IPR 739/2010, com a IS-208 (Projeto Geométrico – Publicação DNIT IPR 726/2006) e com a Publicação DNIT IPR 746/2011 (Diretrizes Básicas para Desapropriação), (item III.1.c);*
>
> *a.4) omissão de requisitos de segurança do trabalho e contenção de valas: ausência de especificação e de quantitativos orçamentários para escoramento de valas de drenagem profunda em solo granular sem coesão, contrariando as exigências da Norma Regulamentadora 18 do Ministério do Trabalho e Emprego (NR 18, subitem 18.7.2), o art.*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149558.

*6º, inciso IX, alínea "b", c/c art. 12 da Lei 8.666/1993, a Publicação DNIT IPR 739/2010 e a Norma DNIT 028/2004-ES (Drenagem – Drenos Profundos – Especificação de Serviço), (item III.1.d);*

*a.5) deficiência de vistorias de campo e cadastro de obstáculos preexistentes: ausência de levantamento de peças estruturais pesadas abandonadas por contratos anteriores no leito das vias projetadas e omissão do estado de incompletude de obras de contenção, em inobservância ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010 e à IS-202 (Estudos Preliminares – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.e, g);*

*a.6) insuficiência de investigação geotécnica de subleito: elaboração de projeto de pavimentação das vias marginais sem a realização de ensaios e sondagens superficiais suficientes no subleito, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, alínea "a", da Lei 8.666/1993, à IS-206 (Estudos Geotécnicos – Publicação DNIT IPR 726/2006), à Publicação DNIT IPR 739/2010 e ao Manual de Pavimentação (Publicação DNIT IPR 719/2006), (item III.1.f);*

*a.7) inadequação técnica de especificação de pavimento: previsão de revestimento em Tratamento Superficial Duplo (TSD) para ciclovia estreita sujeita a esforços tangenciais de acessos comerciais/residenciais e incompatível com a operação de equipamentos convencionais, em afronta ao art. 6º, inciso IX, e art. 12 da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010, ao Manual de Pavimentação (Publicação DNIT IPR 719/2006) e à Norma DNIT 031/2006-ES (Pavimentos flexíveis – Concreto asfáltico – Especificação de serviço), (item III.1.h);*

*a.8) omissões no projeto de drenagem superficial: falta de previsão de dispositivos de captação longitudinal em pontos baixos da pista, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010, à IS-209 (Projeto de Drenagem – Publicação DNIT IPR 726/2006) e ao Manual de Drenagem de Rodovias (Publicação DNIT IPR 724/2006), (item III.1.i);*

*a.9) inconsistência cadastral no projeto de iluminação pública: adoção de premissa de conexão a subestações existentes sem diagnóstico do estado físico real das instalações, em afronta ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010 e à IS-202 (Estudos Preliminares – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.j);*

*a.10) inconsistências matemáticas na orçamentação referencial: divergência e falta de correlação quantitativa entre os serviços de lançamento mecânico de concreto por bomba-lança e o adensamento por vibrador de imersão nas OAEs, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, alínea "f", e art. 7º, § 2º, inciso II, da Lei 8.666/1993, à Publicação DNIT IPR 739/2010 (Instruções para Acompanhamento e Análise de Orçamento) e ao Manual de Custos Rodoviários do DNIT, (item III.1.k);*

*a.11) incompatibilidade logística e de canteiro: previsão de fabricação de vigas e peças pré-moldadas de grande porte in loco em trecho urbano densamente povoado e desprovido de espaço físico, contrariando o art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, a Publicação DNIT IPR 739/2010, a IS-213 (Projeto de Canteiro de Obras – Publicação DNIT IPR 726/2006) e a IS-214 (Projeto de Obras de Arte Especiais – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.l);*

*a.12) desatualização geométrica de passarelas e anacronismo normativo em OAEs: licitação de obras com projetos de passarelas desatualizados e incompatíveis com a geometria da duplicação, bem como estruturas dimensionadas com base em norma técnica revogada (NBR 7188:1982 em vez da NBR 7188:2013), em desacordo com o art. 6º, inciso IX, e art. 12 da Lei 8.666/1993, com o art. 1º, incisos V e VI, c/c art. 2º, inciso VI, da*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149558.

*Instrução de Serviço DNIT nº 13/2008, com a Publicação DNIT IPR 739/2010, com o Manual de Projeto de Obras de Arte Especiais (Publicação DNER 698/100), com a IS-214 (Projeto de Obras de Arte Especiais – Publicação DNIT IPR 726/2006) e com a IS-228 / IA-28 (Instruções de Serviço e Acompanhamento para Projeto de Passarela para Pedestres – Publicação DNIT IPR 726/2006), (item III.1.m).*

*b) dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com fulcro no art. 9º, inciso I, da Resolução-TCU 315, de 2020, das seguintes falhas identificadas nas cláusulas do Edital do RDC Eletrônico 174/2023-13 e do Contrato SR/PB 434/2023, referente às obras da rodovia BR-230/PB, do km 2,00 ao km 13,38, para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção de outras ocorrências semelhantes (item III.2):*

*b.1) Enquadramento normativo inadequado a obras públicas de engenharia: fundamentação do certame (Edital RDC Eletrônico 174/2023-13) e do ajuste (Contrato SR/PB 434/2023) na Instrução Normativa SEGES/MP 5/2017 e no Decreto 9.507/2018 — normas aplicáveis estritamente à contratação de serviços continuados com dedicação exclusiva de mão de obra —, resultando em cláusulas e exigências incompatíveis com obras de infraestrutura rodoviária por escopo físico regidas pela convenção da construção pesada, tais como:*

*b.1.1) a previsão indevida de depósito de encargos trabalhistas em conta vinculada/bloqueada (subitem 22.5 do Edital), mecanismo operacionalmente inviável e desprovido de respaldo legal para obras de engenharia pesada;*

*b.1.2) a distorção da garantia de execução contratual (Cláusula Sexta, subitem 6.1.1 do Contrato), limitando o percentual de 5% ao equivalente a dois meses da folha de salários dos empregados, em vez de resguardar o risco global de inadimplemento da obra física e das Obras de Arte Especiais (OAEs) sobre o valor total contratado;*

*b2) contradições sobre o regime de execução e limites a aditamentos: inclusão de cláusulas antagônicas no instrumento convocatório e contratual, ao prever simultaneamente a incidência do regime de Empreitada por Preço Unitário (EPU) regido pela Lei 8.666/1993 (Cláusulas Décima e Décima Quarta) e a vedação a alterações contratuais fundamentada exclusivamente no art. 9º, § 4º, da Lei 12.462/2011 (Cláusula Décima Sexta, subitem 16.1), regra restrita ao regime de Contratação Integrada (CI), gerando modelo híbrido e insegurança jurídica na formalização de revisões de projeto em fase de obras;*

*b.3) inexistência jurídica e ineficácia da Matriz de Riscos: vinculação contratual expressa da alocação de responsabilidades por áleas e imprevistos aos subitens da Cláusula Décima como integrante do Anexo VI, quando, na estrutura documental do certame, o referido anexo tratava de matéria trabalhista distinta e a Matriz de Riscos não constava de nenhum dos anexos do edital, esvaziando a repartição formal de riscos entre as partes;*

*b.4) descompasso entre os prazos de vigência e execução contratual: previsão de início da vigência de 1.170 dias a partir da publicação do extrato no Diário Oficial da União (subitem 2.1) concomitante à contagem do prazo de execução de 1.080 dias a partir da Ordem de Início dos Serviços (subitem 2.2), criando o risco de consumo indevido da margem de segurança temporal do contrato em decorrência de eventuais hiatos administrativos prévios à emissão da ordem de serviço.*

*c) com fundamento nos arts. 2º, inciso II, e 9º, inciso II, da Resolução TCU 315/2020, dar ciência à Superintendência Regional do DNIT no Estado da Paraíba de que a expedição da autorização para utilização da interseção do Complexo Ponte do Futuro com a BR*



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149558.

*230/PB sem que esteja previamente demonstrado, mediante análise técnica expressa e documentada, que os estudos de tráfego e de capacidade determinam as alterações dos níveis de serviço da rodovia em função da implantação do acesso configura inobservância ao art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução DNIT 7/2021 (item III.3).*

*d) nos termos do inciso I do art. 9ª da Resolução TCU 315/2020, dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e à Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT no Estado da Paraíba que a intempestividade no acompanhamento da Ação Popular 0803045 69.2022.4.05.8200 não se alinha aos preceitos do art. 11, § 2º, da Instrução Normativa 2/2021/DG/PFE/DNIT e, dada a urgência do caso, com o art. 9º, incisos III e IV, da mesma instrução, correspondentes ao art. 29, III e IV, do Regimento Interno do DNIT (item III.4).*

*e) registrar, em consonância com as orientações constantes dos subitens 9.2.3 a 9.2.5 do Acórdão 2.718/2025-TCU-Plenário, que a aplicação do Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos – iPMP ao empreendimento de adequação da BR-230/PB, no segmento compreendido entre os quilômetros 2 e 13, resultou em índice global de 35%, conforme o Guia Prático de Aplicação do iPMP aprovado pelo item 9.1 da mesma deliberação e a análise constante do item V.1, detalhada no Apêndice E deste relatório*".

13. O corpo diretivo da unidade técnica aquiesceu ao aludido encaminhamento.

14. Feito esse necessário resumo, passo a decidir.

15. Com relação ao achado "*anteprojeto de engenharia deficiente e/ou desatualizado*", tal ocorrência foi evidenciada pelas seguintes falhas verificadas pela equipe de fiscalização no projeto executivo de referência do RDC Eletrônico 174/2023-13: (i) deficiência nos levantamentos cadastrais e na identificação de interferências com redes e postes de energia elétrica; (ii) incompatibilidade do projeto com os limites da Floresta Nacional da Restinga de Cabedelo; (iii) inadequação da solução de terraplenagem em área urbana consolidada; (iv) omissão de requisitos de segurança e de escoramento de valas de drenagem; (v) deficiência nas vistorias de campo e no cadastramento de obstáculos e estruturas preexistentes; (vi) insuficiência das investigações geotécnicas do subleito; (vii) inadequação da especificação do pavimento da ciclovia; (viii) omissão de dispositivos de drenagem superficial; (ix) inconsistências cadastrais relativas às instalações de iluminação pública; (x) inconsistências quantitativas na orçamentação dos serviços de concretagem; (xi) incompatibilidade entre a solução projetada para fabricação de elementos pré-moldados e as condições físicas de canteiro; e (xii) desatualização dos projetos de passarelas e adoção de referência normativa superada no dimensionamento de obras de arte especiais.

16. Cumpre ressaltar que o aludido projeto de referência resultou de trabalho de consolidação, compilação e atualização técnica dos projetos remanescentes, realizado pela empresa Maia Melo Engenharia Ltda., a qual foi contratada pelo Dnit após a rescisão do contrato original destinado à execução das obras no trecho compreendido entre os km 0,00 e 28,10 da BR-230/PB.

17. Não obstante essa providência prévia, o projeto levado à licitação não se mostrou suficientemente maduro nem dotado de todos os elementos técnicos necessários à adequada execução do empreendimento, circunstância evidenciada pelas diversas falhas de concepção e omissões acima descritas. A correção dessas deficiências em fase de execução demandou duas Revisões de Projeto em Fase de Obras, que resultaram em acréscimos contratuais de R$ 27,75 milhões, equivalentes a aproximadamente 18,3% do valor originalmente pactuado.

18. A despeito desse conjunto de falhas, acompanho a proposta da AudRodoviaAviação de apenas dar ciência das ocorrências ao Dnit, uma vez que as inconsistências foram posteriormente saneadas, sem que se tenha identificado dano ao Erário nem sobrepreço global, além de não haver indícios de favorecimento indevido.



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149558.

19. Ademais, os atos de planejamento e o procedimento licitatório que deram origem ao Contrato 434/2023 foram realizados antes da prolação do Acórdão 757/2025-Plenário, que tratou das deficiências do projeto executivo relacionado ao contrato original. Embora as falhas ora examinadas guardem estreita similitude com aquelas apreciadas naquele precedente, não se pode caracterizar descumprimento da deliberação posteriormente expedida, razão pela qual considero razoável conferir à presente irregularidade encaminhamento semelhante ao adotado no mencionado **decisum**.

20. Sobre o achado "*cláusulas do edital/contrato em desconformidade com os preceitos legais vigentes*", tal ocorrência foi evidenciada pelas seguintes falhas: (i) enquadramento normativo inadequado do certame e do ajuste, com aplicação de regras próprias de serviços continuados com dedicação exclusiva de mão de obra a contrato de obra pública de engenharia, inclusive quanto à previsão de conta vinculada e à disciplina da garantia contratual; (ii) contradições entre o regime de empreitada por preço unitário adotado e a inserção de restrições próprias da contratação integrada quanto à celebração de aditivos; (iii) referência contratual à matriz de riscos que, embora indicada como integrante do ajuste, não constava efetivamente dos anexos do edital; e (iv) descompasso entre os termos iniciais dos prazos de vigência e de execução contratual.

21. Como bem disse a unidade técnica, as impropriedades possuem natureza predominantemente formal, pois embora revelem inadequações relevantes na elaboração do edital e do contrato, elas não produziram efeitos materiais na execução do ajuste. Isso porque a exigência de conta vinculada não chegou a ser implementada; a garantia contratual foi prestada no percentual adequado sobre o valor global do contrato e de seus aditivos; e o descompasso entre os termos iniciais dos prazos de vigência e execução foi absorvido pela margem temporal do instrumento.

22. Do mesmo modo, embora a referência a regras próprias da contratação integrada e a menção a matriz de riscos inexistente tenham gerado inconsistências na conformação jurídica do ajuste, o relatório não registra prejuízo financeiro, paralisação, controvérsia contratual ou outra consequência concreta diretamente decorrente dessas falhas.

23. Nesse contexto, acompanho a proposta da AudRodoviaAviação de dar ciência das ocorrências ao Dnit, por considerar suficiente a adoção de providência de caráter preventivo e orientativo, destinada a evitar a repetição, em futuras contratações.

24. Quanto ao achado "*fragilidades na análise de tráfego da interseção do Complexo Ponte do Futuro com a BR-230/PB*", a equipe de fiscalização verificou que, embora o processo de autorização contivesse estudo de tráfego e de capacidade apresentados pelo Departamento de Estrada de Rodagem do Estado da Paraíba (DER/PB), as manifestações técnicas da Superintendência Regional do Dnit na Paraíba que fundamentaram a autorização para construção da interseção não registraram exame expresso acerca da suficiência desse estudo para demonstrar os efeitos da implantação do acesso sobre o nível de serviço da rodovia federal. Houve, portanto, infração ao exigido pelo art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução-Dnit 7/2021.

25. A despeito disso, a unidade técnica apurou que a impropriedade não produziu, até o momento da fiscalização, repercussão concreta sobre a operação da BR-230/PB, uma vez que a interseção ainda não havia sido aberta ao tráfego e sua utilização dependia de autorização específica do Dnit. Ademais, a Superintendência Regional promoveu reunião técnica com o DER/PB, após os questionamentos formulados pela equipe de auditoria, tendo os órgãos se comprometido a reexaminar a operação integrada dos empreendimentos e seus possíveis reflexos sobre o sistema viário, a fim de que as lacunas identificadas sejam supridas antes da liberação do acesso.

26. Nessas circunstâncias, acompanho a proposta da AudRodoviaAviação de dar ciência à Superintendência Regional do Dnit no Estado da Paraíba de que eventual autorização para utilização da interseção deve ser precedida de análise técnica expressa e documentada capaz de demonstrar que



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149558.

os estudos de tráfego e de capacidade determinam adequadamente as alterações dos níveis de serviço da BR-230/PB decorrentes da implantação do acesso.

27. Por fim, no que concerne ao achado "*fragilidades nos procedimentos de acompanhamento e comunicação das demandas judiciais*", a fiscalização constatou que a Procuradoria Federal Especializada junto ao Dnit no Estado da Paraíba não comunicou tempestivamente à Superintendência Regional a existência de decisão judicial que havia afastado o impedimento à continuidade das obras da tubulação de descarga da rede de drenagem situada nas proximidades do km 2 da BR-230/PB. Em consequência, os serviços permaneceram suspensos por aproximadamente nove meses após o desaparecimento do óbice judicial.

28. Conforme apurado, a falha decorreu de deficiência no acompanhamento da Ação Popular 0803045-69.2022.4.05.8200. A Procuradoria vinha consultando, no Sistema AGU de Inteligência Jurídica (Sapiens), o registro identificado pelo Número Único de Protocolo (NUP) 00411.766695/2024-30, cujo último lançamento correspondia a uma certidão de intimação de maio de 2025.

29. Ocorre que, em razão da migração da tramitação judicial para o sistema Processo Judicial Eletrônico de segunda geração (PJe 2x) do Tribunal Regional Federal da 5ª Região, foi aberto no Sapiens novo NUP, vinculado à mesma demanda, no qual já constava o acórdão proferido em novembro de 2025. A existência desse novo registro e da decisão mais recente somente foi identificada após os questionamentos formulados pela equipe de fiscalização.

30. Não obstante os efeitos materiais gerados pela falha, verifico que a situação foi prontamente corrigida ainda no curso da auditoria, com a emissão de parecer sobre a possibilidade de restabelecimento das obras, o qual foi encaminhado à Superintendência Regional para adoção das providências cabíveis.

31. Desse modo, acompanho igualmente a proposta da unidade técnica no sentido de dar ciência ao Dnit e à respectiva Procuradoria Federal Especializada acerca da intempestividade verificada no acompanhamento e na comunicação da demanda judicial.

32. No que se refere à avaliação da maturidade do empreendimento, a equipe de fiscalização aplicou o Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos (iPMP), com base no Modelo de Cinco Dimensões, tendo obtido índice global de 35%. Os resultados por dimensão foram de 42% na estratégica, 28% na econômica, 50% na comercial, 30% na financeira e 27% na gerencial.

33. Conforme consignado pela unidade técnica, o resultado evidencia limitações no grau de maturidade do planejamento do empreendimento, especialmente quanto à análise de alternativas, à avaliação continuada de sua viabilidade, à sustentabilidade orçamentária plurianual e à gestão estruturada de riscos e de partes interessadas. Embora tenham sido identificados elementos técnicos e administrativos relevantes, persistem lacunas na estruturação, atualização e integração dos instrumentos de apoio à tomada de decisão.

33. Nesse contexto, considero pertinente o registro do resultado obtido, em consonância com as orientações constantes do Acórdão 2.718/2025-Plenário, de modo a documentar o grau de maturidade verificado no empreendimento e permitir sua consideração no acompanhamento e no aperfeiçoamento do planejamento de futuras intervenções de natureza semelhante.

Ante todo o exposto, VOTO por que seja adotada a deliberação que ora submeto a este Colegiado.

TCU, Sala das Sessões, em 7 de outubro de 2026.

BENJAMIN ZYMLER
Relator



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149558.

ACÓRDÃO Nº 2761/2026 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 011.863/2026-9.
2. Grupo I – Classe de Assunto: V – Relatório de Auditoria
3. Interessado: Congresso Nacional (vinculador).
4. Entidade: Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) no Estado da Paraíba - Dnit/Ministério dos Transportes (MT).
5. Relator: Ministro Benjamin Zymler.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação).
8. Representação legal: não há

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de auditoria de conformidade realizada no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) – Superintendência Regional no Estado da Paraíba (SR/PB), com o objetivo de fiscalizar o RDC Eletrônico 174/2023-13 e o contrato dele decorrente, cujo objeto é a execução do remanescente das obras de adequação de capacidade e segurança da rodovia BR-230/PB, do km 2,00 ao km 13,38, com extensão de 11,38 km (Fiscobras 2026),

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, por unanimidade, diante das razões expostas pelo relator, em:

9.1. com fundamento no art. 9º, inciso I, da Resolução TCU 315/2020, dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) das seguintes impropriedades e deficiências verificadas na elaboração e na aprovação do Projeto Executivo de Referência das obras remanescentes de duplicação, adequação de capacidade e segurança da Rodovia BR-230/PB (km 2,00 ao km 13,38), vinculadas ao Contrato SR/PB 434/2023, para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção de ocorrências semelhantes em futuros certames e empreendimentos da autarquia (subitem III.1), conforme descrito no relatório que subsidia a presente deliberação:

9.1.1. deficiência em levantamentos cadastrais e de interferências aéreas, em desacordo com o art. 6º, inciso IX, alínea “a”, e art. 12 da Lei 8.666/1993, com a Publicação Dnit IPR 739/2010 (Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Instruções para Acompanhamento e Análise), com a IS-204 (Estudos Topográficos – Publicação Dnit IPR 726/2006) e com a Instrução Normativa Dnit 1/2020/DG (Uso e Ocupação das Faixas de Domínio), (subitem III.1.a);

9.1.2. incompatibilidade entre as coordenadas da faixa de domínio e os limites de unidades de conservação ambiental de proteção integral, em afronta ao art. 6º, inciso IX, alínea “d”, e ao art. 12 da Lei 8.666/1993, à Publicação Dnit IPR 739/2010, à IS-203 (Estudos Ambientais – Publicação Dnit IPR 726/2006) e ao Manual de Diretrizes Ambientais para o Setor Rodoviário (Publicação Dnit IPR 740/2010), (subitem III.1.b);

9.1.3. inadequação de concepção de terraplenagem em área urbana consolidada, em desacordo com o art. 6º, inciso IX, alínea “c”, e o art. 12 da Lei 8.666/1993, com a Publicação Dnit IPR 739/2010, com a IS-208 (Projeto Geométrico – Publicação Dnit IPR 726/2006) e com a Publicação Dnit IPR 746/2011 (Diretrizes Básicas para Desapropriação), (subitem III.1.c);

9.1.4. omissão de requisitos de segurança do trabalho e contenção de valas, contrariando as exigências da Norma Regulamentadora 18 do Ministério do Trabalho e Emprego (NR 18, subitem 18.7.2), o art. 6º, inciso IX, alínea “b”, c/c o art. 12 da Lei 8.666/1993, a Publicação Dnit IPR 739/2010 e a Norma Dnit 028/2004-ES (Drenagem – Drenos Profundos – Especificação de Serviço), (subitem III.1.d);



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149564.

9.1.5. deficiência de vistorias de campo e de cadastro de obstáculos preexistentes, em inobservância ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação Dnit IPR 739/2010 e à IS-202 (Estudos Preliminares – Publicação Dnit IPR 726/2006), (subitem III.1.e, g);

9.1.6. insuficiência de investigação geotécnica de subleito, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, alínea "a", da Lei 8.666/1993, à IS-206 (Estudos Geotécnicos – Publicação Dnit IPR 726/2006), à Publicação Dnit IPR 739/2010 e ao Manual de Pavimentação (Publicação Dnit IPR 719/2006), (subitem III.1.f);

9.1.7. inadequação técnica de especificação de pavimento, em afronta ao art. 6º, inciso IX, e art. 12 da Lei 8.666/1993, à Publicação Dnit IPR 739/2010, ao Manual de Pavimentação (Publicação Dnit IPR 719/2006) e à Norma Dnit 031/2006-ES (Pavimentos flexíveis – Concreto asfáltico – Especificação de serviço), (subitem III.1.h);

9.1.8. omissões no projeto de drenagem superficial, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação Dnit IPR 739/2010, à IS-209 (Projeto de Drenagem – Publicação Dnit IPR 726/2006) e ao Manual de Drenagem de Rodovias (Publicação Dnit IPR 724/2006), (subitem III.1.i);

9.1.9 inconsistência cadastral no projeto de iluminação pública, em afronta ao art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, à Publicação Dnit IPR 739/2010 e à IS-202 (Estudos Preliminares – Publicação Dnit IPR 726/2006), (subitem III.1.j);

9.1.10. inconsistências matemáticas na orçamentação referencial, em descumprimento ao art. 6º, inciso IX, alínea "f", e art. 7º, § 2º, inciso II, da Lei 8.666/1993, à Publicação Dnit IPR 739/2010 (Instruções para Acompanhamento e Análise de Orçamento) e ao Manual de Custos Rodoviários do Dnit, (subitem III.1.k);

9.1.11. incompatibilidade logística e de canteiro, contrariando o art. 6º, inciso IX, da Lei 8.666/1993, a Publicação Dnit IPR 739/2010, a IS-213 (Projeto de Canteiro de Obras – Publicação Dnit IPR 726/2006) e a IS-214 (Projeto de Obras de Arte Especiais – Publicação Dnit IPR 726/2006), (subitem III.1.l);

9.1.12. desatualização geométrica de passarelas e anacronismo normativo em Obras de Arte Especiais (OAEs), em desacordo com o art. 6º, inciso IX, e art. 12 da Lei 8.666/1993, com o art. 1º, incisos V e VI, c/c art. 2º, inciso VI, da Instrução de Serviço Dnit nº 13/2008, com a Publicação Dnit IPR 739/2010, com o Manual de Projeto de Obras de Arte Especiais (Publicação DNER 698/100), com a IS-214 (Projeto de Obras de Arte Especiais – Publicação Dnit IPR 726/2006) e com a IS-228 / IA-28 (Instruções de Serviço e Acompanhamento para Projeto de Passarela para Pedestres – Publicação Dnit IPR 726/2006), (subitem III.1.m).

9.2. com fulcro no art. 9º, inciso I, da Resolução-TCU 315, de 2020, dar ciência ao Dnit sobre as seguintes falhas identificadas nas cláusulas do Edital do RDC Eletrônico 174/2023-13 e do Contrato SR/PB 434/2023, para que sejam adotadas medidas internas com vistas à prevenção de outras ocorrências semelhantes (subitem III.2):

9.2.1. enquadramento normativo inadequado a obras públicas de engenharia, consubstanciado na fundamentação do certame e do ajuste na Instrução Normativa SEGES/MP 5/2017 e no Decreto 9.507/2018, normas aplicáveis estritamente à contratação de serviços continuados com dedicação exclusiva de mão de obra, resultando em cláusulas e exigências incompatíveis com obras de infraestrutura rodoviária por escopo físico regidas pela convenção da construção pesada, tais como:

9.2.1.1. previsão indevida de depósito de encargos trabalhistas em conta vinculada/bloqueada (subitem 22.5 do Edital), mecanismo operacionalmente inviável e desprovido de respaldo legal para obras de engenharia pesada;

9.2.1.2. distorção da garantia de execução contratual (Cláusula Sexta, subitem 6.1.1 do Contrato), limitando o percentual de 5% ao equivalente a dois meses da folha de salários dos empregados, em vez de resguardar o risco global de inadimplemento da obra física e das Obras de Arte Especiais (OAEs) sobre o valor total contratado;

9.2.2. contradições sobre o regime de execução e limites a aditamentos, materializadas pela



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149564.

inclusão de cláusulas antagônicas nos instrumentos convocatório e contratual, ao prever simultaneamente a incidência do regime de Empreitada por Preço Unitário (EPU) regido pela Lei 8.666/1993 (Cláusulas Décima e Décima Quarta) e a vedação a alterações contratuais fundamentada exclusivamente no art. 9º, § 4º, da Lei 12.462/2011 (Cláusula Décima Sexta, subitem 16.1), regra restrita ao regime de Contratação Integrada (CI), gerando modelo híbrido e insegurança jurídica na formalização de revisões de projeto em fase de obras;

9.2.3. referência indevida à cláusula de matriz de riscos, materializada pela vinculação contratual expressa da alocação de responsabilidades por áleas e imprevistos aos subitens da Cláusula Décima como integrante do Anexo VI, quando, na estrutura documental do certame, o referido anexo tratava de matéria trabalhista distinta e a Matriz de Riscos não constava de nenhum dos anexos do edital, esvaziando a repartição formal de riscos entre as partes; e

9.2.4. descompasso entre os prazos de vigência e execução contratual, consubstanciado pela previsão de início da vigência de 1.170 dias a partir da publicação do extrato no Diário Oficial da União (subitem 2.1), concomitante à contagem do prazo de execução de 1.080 dias a partir da Ordem de Início dos Serviços (subitem 2.2), criando o risco de consumo indevido da margem de segurança temporal do contrato em decorrência de eventuais hiatos administrativos prévios à emissão da ordem de serviço;

9.3. com fundamento nos arts. 2º, inciso II, e 9º, inciso II, da Resolução TCU 315/2020, dar ciência à Superintendência Regional do Dnit no Estado da Paraíba de que a expedição da autorização para utilização da interseção do Complexo Ponte do Futuro com a BR 230/PB sem que esteja previamente demonstrado, mediante análise técnica expressa e documentada, que os estudos de tráfego e de capacidade realizados eram suficientes para aferir os impactos da nova interseção sobre o nível de serviço da BR-230/PB, configura inobservância ao art. 44, § 3º, inciso VI, da Resolução Dnit 7/2021 (subitem III.3);

9.4. com fulcro no inciso I do art. 9º da Resolução TCU 315/2020, dar ciência ao Dnit e à Procuradoria Federal Especializada junto ao Dnit no Estado da Paraíba de que a intempestividade no acompanhamento da Ação Popular 0803045 69.2022.4.05.8200 não se alinha aos preceitos do art. 11, § 2º, da Instrução Normativa 2/2021/DG/PFE/Dnit e, dada a urgência do caso, com o art. 9º, incisos III e IV, da mesma instrução, correspondentes ao art. 29, III e IV, do Regimento Interno do Dnit (subitem III.4);

9.5. registrar, em consonância com as orientações constantes dos subitens 9.2.3 a 9.2.5 do Acórdão 2.718/2025-Plenário, que a aplicação do Indicador de Percepção de Maturidade de Projetos – iPMP ao empreendimento de adequação da BR-230/PB, no segmento compreendido entre os quilômetros 2 e 13, resultou em índice global de 35%, conforme o Guia Prático de Aplicação do iPMP aprovado pelo subitem 9.1 da mesma deliberação e a análise constante do subitem V.1, detalhada no Apêndice E do relatório que subsidia esta deliberação; e

9.6. dar ciência desta deliberação ao Dnit.

10. Ata n° 39/2026 – Plenário.
11. Data da Sessão: 7/10/2026 – Ordinária.
12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2761-39/26-P.



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149564.

13. Especificação do quórum:
13.1. Ministros presentes: Jorge Oliveira (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler (Relator), Augusto Nardes, Jhonatan de Jesus, Odair Cunha e Rodrigo Pacheco.
13.2. Ministro-Substituto convocado: Marcos Bemquerer Costa.
13.3. Ministro-Substituto presente: Augusto Sherman Cavalcanti.

(Assinado Eletronicamente)
JORGE OLIVEIRA
Vice-Presidente, no exercício da Presidência

(Assinado Eletronicamente)
BENJAMIN ZYMLER
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81149564.