GRUPO tagGrupo – CLASSE VII – tagColegiado
TC 021.161/2025-9
Natureza: Administrativo.
Órgão/Entidade: não há.
Representação legal: não há.

SUMÁRIO: ADMINISTRATIVO. METODOLOGIA PARA SELEÇÃO DE EMPREENDIMENTOS RELEVANTES PARALISADOS OU COM BAIXO RITMO DE EXECUÇÃO. APLICAÇÃO PILOTO JUNTO AO DNIT. INCLUSÃO DE CRITÉRIO DE DISTRIBUIÇÃO REGIONAL. APROVAÇÃO DA VERSÃO CONSOLIDADA DA METODOLOGIA. CONHECIMENTO DOS RESULTADOS. RELAÇÃO DE OBRAS RELEVANTES COM RISCO DE PERSISTÊNCIA DO BAIXO RITMO DE EXECUÇÃO POR INSUFICIÊNCIA DE RECURSOS. INCLUSÃO DA CORRESPONDENTE LISTA NO RELATÓRIO CONSOLIDADO DO FISCOBRAS 2026. ATUALIZAÇÃO DOS VALORES. AUTORIZAÇÃO PARA ACOMPANHAMENTO. ARQUIVAMENTO.

RELATÓRIO

Adoto como relatório a instrução elaborada no âmbito da Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura, cuja proposta de encaminhamento contou com a anuência de seu dirigente (peças 29 e 30):

"INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo destinado ao desenvolvimento e à aplicação de metodologia para seleção de obras relevantes paralisadas ou com baixo ritmo de execução, a serem informadas ao Congresso Nacional no âmbito do Relatório Consolidado do Fiscobras 2026.

2. Conforme disposto no Acórdão 1.763/2026-TCU-Plenário, foi realizada aplicação piloto da metodologia junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com vistas a avaliar sua viabilidade operacional, aderência à realidade dos órgãos executores e capacidade de produzir resultados úteis para subsidiar a discussão orçamentária no âmbito do Congresso Nacional.

3. A presente instrução tem por finalidade apresentar os resultados da aplicação piloto da metodologia junto ao DNIT, bem como submeter à apreciação do Plenário a lista de empreendimentos selecionados e os aperfeiçoamentos metodológicos decorrentes da experiência realizada.

HISTÓRICO

4. O Tribunal de Contas da União realiza, desde 1997, o Plano Anual de Fiscalização de Obras Públicas - Fiscobras, instrumento destinado a subsidiar o Congresso Nacional no acompanhamento da execução dos investimentos financiados com recursos do Orçamento Geral da União. Ao longo de sua trajetória, o programa consolidou-se como importante mecanismo de apoio ao processo orçamentário, especialmente por meio da identificação e comunicação de indícios de irregularidades graves em empreendimentos públicos.

5. O Fiscobras está completando 30 anos de existência, marco que serve de oportunidade para reflexão acerca de sua evolução e de seu papel no aperfeiçoamento da governança dos investimentos públicos federais. Nesse contexto, durante a apreciação do Relatório Consolidado do Fiscobras 2025, foi apresentada diretriz institucional voltada ao aprimoramento do programa, de forma a complementar a tradicional abordagem do Fiscobras, em que se restringem recursos para obras com irregularidades, com uma nova perspectiva

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

propositiva, orientada à identificação de empreendimentos de elevada relevância social, econômica e estratégica que demandem atenção prioritária para fins de alocação de recursos públicos. De certa forma, é uma inversão da lógica de paralisação para a sensibilização da necessidade de conclusão de empreendimentos já iniciados, com elevado percentual de execução e sem garantia de recursos financeiros.

6. Em atendimento a essa diretriz, foi desenvolvido, no âmbito da SecexInfra, trabalho destinado à elaboração de metodologia para seleção de obras paralisadas ou com baixo ritmo de execução, com o objetivo de subsidiar o Congresso Nacional no debate orçamentário e contribuir para a retomada de investimentos capazes de gerar benefícios relevantes à sociedade.

7. O desenvolvimento da metodologia ocorreu entre setembro de 2025 e abril de 2026, e foi marcado por amplo processo participativo. Foram realizadas oficinas e reuniões técnicas envolvendo especialistas da área de infraestrutura do TCU, representantes de gabinetes de ministros, consultores da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, representantes da Casa Civil, ministérios setoriais, autarquias e demais órgãos responsáveis pela execução de investimentos públicos. Ao todo, mais de 160 especialistas contribuíram para a discussão dos critérios, das fontes de informação e das etapas de seleção dos empreendimentos, conferindo legitimidade, robustez técnica e aderência institucional à metodologia proposta.

8. A construção da metodologia partiu da premissa de que a insuficiência de recursos orçamentários continua sendo uma das principais causas da paralisação ou do baixo ritmo de execução de obras públicas federais, conforme o trabalho de atuação preventiva para evitar a paralisação de obras desenvolvido pela SecexInfra (TC 015.520/2025-0). Em cenário de restrição fiscal, torna-se cada vez mais relevante que os gestores públicos disponham de instrumentos capazes de auxiliá-los na identificação e priorização dos empreendimentos com maior potencial de geração de benefícios à sociedade. Nesse sentido, a metodologia foi concebida para fornecer informações estruturadas sobre o universo de obras passíveis de retomada, contribuindo para maior racionalidade na alocação dos recursos públicos disponíveis e para o fortalecimento da governança dos investimentos federais.

9. Finalizada a construção da metodologia (peça 12), foi iniciada uma aplicação prática, como etapa de validação e aperfeiçoamento, visando avaliar sua operacionalização em ambiente real, testar a aderência dos critérios propostos e identificar oportunidades de aperfeiçoamento antes de sua utilização nos ciclos futuros do Fiscobras. Para o projeto piloto, foi selecionado o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A escolha da autarquia decorreu da relevância material de sua carteira de investimentos, da existência de bases de dados estruturadas e atualizadas sobre seus empreendimentos e da recorrente restrição orçamentária enfrentada pelo setor rodoviário federal.

10. Além disso, a opção pelo DNIT também encontra respaldo em trabalhos recentes realizados pelo Tribunal relacionados à gestão e à priorização de investimentos públicos. Em auditoria realizada no âmbito do Relatório de Políticas e Programas de Governo (RePP - TC 026.606/2024-8), voltada à manutenção da malha rodoviária federal sob responsabilidade do DNIT, o TCU identificou que os recursos autorizados anualmente correspondiam a aproximadamente 60% das necessidades estimadas para o setor, apontando a insuficiência orçamentária como fator crítico para o alcance dos resultados. De forma convergente, no âmbito da fiscalização realizada para subsidiar o parecer prévio sobre as Contas do Presidente da República de 2025 (TC 021.565/2025-2), o Tribunal constatou fragilidades no processo de priorização de investimentos e verificou a inexistência de metodologia estruturada para avaliação da suficiência de recursos destinada ao cumprimento do art. 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

11. Esta instrução descreve o processo de aplicação piloto realizado junto ao DNIT, os resultados obtidos a partir da utilização da matriz de decisão, as sugestões de aperfeiçoamento identificadas durante os trabalhos e, por fim, apresenta a lista dos dez empreendimentos selecionados para fins de informação ao Congresso Nacional no âmbito do Fiscobras 2026.

EXAME TÉCNICO

12. O piloto com o DNIT incluiu reuniões técnicas para apresentação da metodologia, discussão dos critérios de avaliação, consolidação das bases de dados, validação dos resultados e análise dos empreendimentos selecionados. A aplicação da metodologia permitiu avaliar sua aderência à realidade operacional do órgão, testar os critérios definidos nas oficinas técnicas e identificar oportunidades de aperfeiçoamento decorrentes de sua utilização.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

13. Como resultado desse processo, o DNIT apresentou propostas de aprimoramento relacionadas aos critérios e parâmetros da matriz de decisão originalmente elaborada pelo Tribunal. As contribuições apresentadas constituíram importante mecanismo de validação prática da metodologia e permitiram avaliar possíveis ajustes para ciclos futuros. Importante destacar a postura colaborativa e participativa do DNIT em todas as fases do processo, desde as reuniões iniciais e construção da matriz de decisão até os esclarecimentos finais para a conclusão do trabalho. Sem essa participação ativa do DNIT o trabalho não seria possível.

14. O DNIT elaborou uma nota técnica contendo propostas de aperfeiçoamento da metodologia (peça 22), resultado da utilização dos critérios sobre sua carteira de contratos. As sugestões concentraram-se principalmente no tratamento de corredores logísticos estratégicos não contemplados formalmente em programas governamentais, na valoração de travessias urbanas e contornos rodoviários, na priorização de empreendimentos em estágio avançado de execução e na revisão de determinados pesos da matriz de decisão. As contribuições apresentadas permitiram avaliar a aderência dos critérios à realidade operacional do setor rodoviário e constituíram importante mecanismo de validação prática da metodologia.

15. Ao final dos trabalhos, foi possível identificar um conjunto de empreendimentos relevantes que apresentavam necessidade de recursos adicionais para sua conclusão. A seleção final buscou privilegiar obras com forte impacto social, econômico ou logístico, observando os resultados obtidos na matriz de decisão e as informações complementares disponibilizadas pelo gestor.

Critérios utilizados e matriz de decisão

16. Conforme previsto na metodologia, os critérios para avaliação das obras estão divididos em 6 eixos principais, que podem ser divididos em subcritérios. Baseado na matriz de decisão que consta nos apêndices da metodologia (peça 10), o DNIT promoveu uma análise detalhada de cada subcritério, e propôs ajustes para melhor se adequarem às realidades da autarquia, resultando na seguinte tabela:

Tabela 1: Definição dos subcritérios e pesos utilizados

DEFINIÇÃO DOS SUBCRITÉRIOS — Metodologia de Seleção de Obras Relevantes Paralisadas (TCU/SecexInfra 2026)

Cada subcritério recebe uma nota de 1 a 5, multiplicada pelo seu peso, e o resultado é somado: Score = Σ(nota × peso) / 5 → escala 0–100. Subcritérios sem fonte objetiva no Atlas recebem nota 3 (neutra) no cálculo automático.

17.

Subcrit.	Eixo	Definição do Subcritério (o que mede)	Peso ORIGINAL	Peso APRIMORADO
IMPEDIMENTOS				
S01	Impedimentos	Existência de impedimento de natureza jurídica que obstaculize a execução da obra, como liminares judiciais, ações de nulidade de contrato, contestação de titularidade do terreno, embargos administrativos ou qualquer decisão judicial ou administrativa que suspenda ou impeça a continuidade dos serviços.	5,00	2,00
S02	Impedimentos	Existência de impedimento de natureza ambiental que obstaculize a execução da obra, considerando pendências de licenciamento ambiental (LI, LO, LAO), condicionantes não atendidas, necessidade de novo EIA/RIMA, estudos de Plano Básico Ambiental (PBA) em aberto, passivos de desapropriação ou reassentamento não concluídos.	5,00	7,00
S03	Impedimentos	Existência de impedimento de natureza administrativa ou contratual que obstaculize a execução, como necessidade de aditivo contratual não formalizado, revisão de projeto não aprovada, pendência de RPFO (Relatório de Projeto Final de Obra), divergências de escopo entre projeto e contrato, ou irregularidades contratuais que impeçam a medição ou liquidação.	5,00	7,00
S04	Impedimentos	Existência de impedimento decorrente de deliberações de órgãos de controle interno ou externo, como determinações do TCU, recomendações da CGU com prazo de atendimento vencido, cautelares que suspendam a execução, achados de auditoria não sanados ou processos de tomada de contas especial em andamento.	5,00	5,00

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Subcrit.	Eixo	Definição do Subcritério (o que mede)	Peso ORIGINAL	Peso APRIMORADO
S05	Impedimentos	Avaliação da natureza e permanência do impedimento identificado: se o impedimento é de caráter definitivo (impossível de superar no ciclo orçamentário) ou temporário (superável com ações específicas dentro do exercício). Considera também a reversibilidade do impedimento e a perspectiva concreta de resolução.	5,00	4,00
QUALIDADE E MATURIDADE DO EMPREENDIMENTO				
S06	Qualidade	Grau de atualização e adequação do projeto básico ou executivo à etapa atual de execução da obra. Avalia se o projeto contempla soluções tecnicamente adequadas, se foi revisado após alterações de escopo, se está aprovado pelos órgãos competentes e se não apresenta inconsistências que gerem riscos de paralisação futura.	3,75	3,75
S07	Qualidade	Maturidade técnica e capacidade de execução do empreendimento, considerando o histórico de desempenho contratual, a qualidade da equipe técnica da construtora e da fiscalização, a regularidade das medições, a ausência de retrabalhos relevantes e o cumprimento de cronograma nas etapas anteriores.	3,00	3,00
S08	Qualidade	Parcela remanescente de obra a executar em relação ao total do contrato, medida pelo percentual de execução física acumulado. Reflete a proximidade da obra à conclusão e a magnitude do esforço ainda necessário para entrega ao usuário final. Quanto maior a execução acumulada, menor a parcela remanescente e maior a nota.	3,00	3,00
S09	Qualidade	Possibilidade concreta de repactuação contratual para viabilizar a retomada da obra, considerando a disposição das partes (DNIT e contratado), a existência de divergências técnicas ou financeiras, a disponibilidade de mecanismos contratuais (aditivos, acordos de complementação) e a viabilidade jurídica da repactuação no contexto atual.	3,00	3,00
S10	Qualidade	Nível de qualidade da gestão técnica do empreendimento pela equipe do DNIT e pela construtora, incluindo o uso de ferramentas modernas de gestão (BIM, sistemas integrados), a regularidade dos relatórios de acompanhamento, a integração com sistemas corporativos do DNIT e a adoção de boas práticas de sustentabilidade e segurança do trabalho.	2,25	2,25
PRIORIDADE GOVERNAMENTAL E ADERÊNCIA AO PLANEJAMENTO				
S11	Prioridade Gov.	Grau de aderência da obra ao Plano Plurianual (PPA) vigente, verificando se o empreendimento está formalmente contemplado como meta ou iniciativa no PPA 2024-2027, com dotação identificada e vinculação à ação orçamentária correspondente.	3,75	3,75
S12	Prioridade Gov.	Alinhamento da obra com planos setoriais de transporte vigentes, como o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), o Plano Nacional de Viação, os Planos Regionais de Desenvolvimento ou outros instrumentos de planejamento setorial que orientem as prioridades de investimento em infraestrutura rodoviária federal.	3,00	3,00
S13	Prioridade Gov.	Inserção formal da obra no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), verificada pela existência de ID_PAC atribuído pelo sistema Governa/SEPLAN-PR, com monitoramento ativo pelo Governo Federal e programação específica de desembolsos no exercício.	3,00	3,00
S14	Prioridade Gov.	Existência de programação orçamentária específica para o empreendimento no exercício corrente (LOA vigente), com dotação individualizada na ação de programação e dotação suficiente para viabilizar a retomada ou continuidade da execução.	3,00	3,00
S15	Prioridade Gov.	Grau de aderência do empreendimento à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) vigente e às políticas estruturantes prioritárias do Governo Federal, como corredores logísticos estratégicos, programas de integração regional, conectividade amazônica e projetos de integração nacional expressamente mencionados em documentos de política pública.	2,25	2,25
NÍVEL IMPACTO				
S16	Nível Impacto	Estimativa do número de beneficiários diretos e indiretos do empreendimento, considerando a população dos municípios diretamente servidos pela rodovia. Na metodologia aprimorada (NT REV4 — Sug.2): obras de travessia urbana ou contorno rodoviário recebem nota máxima (5) independentemente da população, dado o impacto na segurança de pedestres e ciclistas; obras em corredores estratégicos na Amazônia Legal com municípios ≤ 30k hab recebem bônus de +1.	6,00	6,00
S17	Nível Impacto	Magnitude do impacto econômico gerado pela conclusão da obra, considerando: empregos diretos e indiretos na fase de operação, redução de custos logísticos para produtores e transportadores, melhora na competitividade de cadeias produtivas regionais (agropecuária, mineração, indústria) e contribuição para o PIB regional.	4,00	4,00
S18	Nível Impacto	Impacto da obra na integração setorial e territorial, medindo a capacidade do empreendimento de conectar regiões isoladas, reduzir distâncias entre polos produtivos, viabilizar integração inter-modal (acesso a portos, ferrovias, hidrovias) e contribuir para a coesão territorial e integração de regiões de fronteira.	4,00	4,00

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Subcrit.	Eixo	Definição do Subcritério (o que mede)	Peso ORIGINAL	Peso APRIMORADO
S19	Nível Impacto	Risco à segurança da população decorrente da não conclusão do empreendimento, considerando: acidentes em obras inacabadas sem sinalização adequada, instabilidade de taludes e estruturas, interferência do canteiro de obras com o tráfego, ausência de estruturas de contenção e risco de desabamentos em áreas urbanas.	3,00	3,00
S20	Nível Impacto	Risco ambiental e de resiliência climática associado à não conclusão da obra, considerando: passivos ambientais não mitigados (áreas degradadas, supressão vegetal sem compensação), vulnerabilidade do traçado a eventos climáticos extremos (enchentes, deslizamentos), e risco de agravamento de impactos ambientais durante a paralisação prolongada.	3,00	3,00
EXEUÇÃO FÍSICO-FINANCEIRA E VIABILIDADE DE RETOMADA				
S21	Exec. Financeira	Relação entre os recursos já aplicados na obra (sunk cost) e o valor total do contrato, avaliando a eficiência econômica da retomada. Obras com alto percentual já investido têm maior justificativa econômica de conclusão, pois o custo incremental para entrega ao usuário é proporcionalmente menor.	4,00	4,00
S22	Exec. Financeira	Percentual de execução física acumulado da obra em relação ao total do contrato, medido com base nas medições aprovadas pelo DNIT até a data de referência. Reflete o avanço real dos serviços executados, independentemente do desembolso financeiro, e é o principal indicador objetivo de progresso da obra.	4,00	4,00
S23	Exec. Financeira	Tempo de paralisação da obra e os riscos técnicos associados ao reinício, considerando: deterioração de serviços já executados (pavimento, taludes, estruturas), necessidade de remobilização de equipes e equipamentos, perda de garantias de materiais e equipamentos e custo adicional de inspeção e recuperação antes do reinício.	3,00	3,00
S24	Exec. Financeira	Prazo estimado para a finalização completa da obra após a retomada ou continuidade do contrato, considerando o volume de serviços remanescentes, a capacidade de execução da construtora e as condições de acesso ao local. Obras com prazo de conclusão no exercício corrente ou seguinte têm maior relevância para a priorização orçamentária imediata.	3,00	3,00
S25	Exec. Financeira	Viabilidade econômico-financeira da retomada, avaliando a relação entre o investimento adicional necessário para conclusão e o benefício gerado. Na metodologia aprimorada (NT REV4 — Sug.3): obras com execução física ≥ 60% OU que atingiram a etapa de pavimentação recebem nota máxima (5), pois a pavimentação concentra 30-50% do custo total e indica fase de conclusão.	3,00	3,00
S26	Exec. Financeira	Capacidade do ente executor (DNIT, organismo delegado ou ente parceiro) de aportar recursos de contrapartida e de operacionalizar a retomada, considerando disponibilidade orçamentária própria, capacidade técnica da equipe de gestão, experiência anterior em obras similares e estrutura logística para mobilização.	3,00	3,00
INTERESSE E CAPACIDADE DO ENTE FEDERATIVO				
S27	Interesse Ente	Medidas concretas já adotadas pelo ente responsável pela obra para destravar os impedimentos e viabilizar a retomada, como elaboração de plano de ação, contratação de estudos complementares, realização de reuniões técnicas documentadas, intervenções corretivas em estruturas e outras ações proativas.	1,25	1,25
S28	Interesse Ente	Manifestação formal do ente executor (construtora, estado, município, organismo delegado) de interesse em retomar a execução da obra, expressa por meio de documentos protocolados como ofícios, requerimentos, adesão a programas de retomada, termos de compromisso ou convênios assinados.	1,25	1,25
S29	Interesse Ente	Capacidade financeira do ente de alocar recursos próprios ou complementares para a retomada, incluindo contrapartida estadual ou municipal, acesso a financiamentos, recursos de fundos setoriais ou outras fontes não federais que possam complementar o investimento necessário para conclusão.	1,00	1,00
S30	Interesse Ente	Capacidade operacional e de articulação institucional do ente gestor, avaliando a estrutura técnica disponível (equipe, laboratórios, fiscalização), o histórico de gestão de obras similares, a capacidade de coordenação interinstitucional e a articulação com órgãos licenciadores, concessionárias de utilidades e demais stakeholders do empreendimento.	1,00	1,00
S31	Interesse Ente	Avaliação da viabilidade de conclusão da obra dentro do horizonte de gestão do ciclo Fiscobras, considerando todos os fatores conjuntamente: impedimentos remanescentes, capacidade de execução, disponibilidade orçamentária, interesse do ente e prazo estimado de entrega. Representa o julgamento sintético sobre a perspectiva concreta de entrega da obra.	0,50	0,50

Fonte: Tabela de obras apresentada pelo DNIT (peça 27)

18. De modo a tornar a avaliação dos subcritérios o mais objetiva possível, foi elaborada uma tabela com parâmetros para a atribuição das notas, descrita a seguir:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Tabela 2: Critérios de pontuação utilizados

CRITÉRIOS DE PONTUAÇÃO — Como foram definidas as notas de cada subcritério S01 a S31

Escala de 1 a 5 aplicada a cada subcritério. Score final = Σ(nota × peso) / 5 → escala 0–100. Notas marcadas com (*) indicam que o subcritério não possui fonte objetiva no Atlas: nesses casos a nota padrão 3 (neutra) é aplicada automaticamente.

19.

Subcrit.	Eixo	Nota 1 — Crítico / Impeditivo	Nota 2 — Desfavorável	Nota 3 — Neutro / Sem dado (*)	Nota 4 — Favorável	Nota 5 — Ótimo / Sem impedimento	Fonte / Critério objetivo no Atlas
IMPEDIMENTOS | Peso total ORIG: 25.00 pts | Peso total APRIM: 25.00 pts							
S01	Impedimentos	Impedimento jurídico grave e ativo (liminar, ação judicial suspendendo a obra, contestação de titularidade)	Pendência jurídica relevante sem resolução prevista (notificação, ação em andamento sem liminar)	Situação neutra ou sem informação disponível	Pendência jurídica em fase de resolução (acordo homologado, decisão favorável em grau de recurso)	Sem impedimentos jurídicos identificados	Qualitativo — avaliação da equipe CGCONT; ainda sem fonte objetiva no Atlas (Sug.6: proposta estruturação)
S02	Impedimentos	Cor Vermelho no Atlas — licença ambiental suspensa, condicionante grave não atendida ou LI/LO vencida	Cor Amarelo no Atlas — condicionante em acompanhamento, pendência ambiental com prazo definido	Sem dado ou 'não tem slide no Atlas' (*) — nota neutra	Cor Verde — licença vigente, condicionantes cumpridas (nota 4 na metodologia original)	Cor Verde — todas as condicionantes quitadas, sem pendências ambientais (nota 5 na metodologia aprimorada — Sug.7)	Fonte objetiva: Cor — Criticidade Meio Ambiente e Desapropriação (Atlas, col 65)
S03	Impedimentos	Cor Vermelho — aditivo crítico pendente, revisão de projeto sem aprovação, medição bloqueada	Cor Amarelo — pendência administrativa em análise, aditivo em instrução	Sem dado ou 'não tem slide no Atlas' (*) — nota neutra	Cor Verde — projeto/RPFO aprovado, sem pendências contratuais (nota 4 na metodologia original)	Cor Verde — contrato regular, projeto quitado, sem pendências (nota 5 na metodologia aprimorada — Sug.7)	Fonte objetiva: Cor — Criticidade Obra/Projeto/RPFO (Atlas, col 48)
S04	Impedimentos	Cor Vermelho — determinação ou cautelar do TCU/CGU em vigência, obra suspensa por controle	Cor Amarelo — recomendação de órgão de controle em acompanhamento, auditoria em curso	Sem dado ou 'não tem slide no Atlas' (*) — nota neutra	Cor Verde — recomendações atendidas, situação normalizada (nota 4 na metodologia original)	Cor Verde — sem restrições de controle identificadas (nota 5 na metodologia aprimorada — Sug.7)	Fonte objetiva: Cor — Criticidade Controle (Atlas, col 69)
S05	Impedimentos	Cor Vermelho no campo Criticidade Orçamento — impedimento de natureza definitiva ou prazo indeterminado	Cor Amarelo — impedimento de longa duração com incerteza de resolução no ciclo orçamentário	Sem dado — natureza do impedimento incerta ou sem informação	Cor Verde — impedimento de natureza temporária com prazo razoável de resolução (nota 4 original)	Cor Verde — impedimento de curto prazo ou já em fase de superação (nota 5 aprimorado — Sug.7)	Fonte objetiva: Cor — Criticidade Orçamento (Atlas, col 51)
QUALIDADE | Peso total ORIG: 15.00 pts | Peso total APRIM: 15.00 pts							
S06	Qualidade	Projeto básico ou executivo desatualizado, inadequado à etapa atual de execução	Projeto com pendências relevantes que comprometem a continuidade da obra	Projeto em análise ou situação intermediária (nota padrão quando sem dado)	Projeto aprovado, com adequações pontuais pendentes	Projeto completo, atualizado e aprovado — mesma cor da Cor_Obra usada como proxy	Proxy: mesma nota que S03 (Cor_Obra) — não há campo direto de qualidade de projeto no Atlas
S07	Qualidade	Histórico crítico de paralisações repetidas, inadimplência contratual grave	Baixa maturidade da equipe executora, problemas recorrentes de execução	Situação mediana ou sem informação suficiente para avaliar (nota padrão)	Boa capacidade de execução com lições aprendidas incorporadas	Alta maturidade, execução exemplar com KPIs de desempenho dentro do esperado	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas atual; nota 3 (neutra) é o padrão
S08	Qualidade	Execução física acumulada < 5% — obra com execução praticamente não iniciada	5% ≤ Execução < 20% — execução muito incipiente	20% ≤ Execução < 40% — execução em andamento, ainda abaixo da metade	40% ≤ Execução < 70% — execução avançada, acima da metade	Execução ≥ 70% — obra em fase de conclusão	Fonte objetiva: % executada (GEO) — Atlas col 81; mesmo critério do S22
S09	Qualidade	Repactuação impossível no horizonte atual (rescisão bilateral ou litígio em curso)	Repactuação difícil — divergências técnicas ou financeiras significativas entre as partes	Repactuação incerta — tratativas em andamento sem definição (nota padrão)	Repactuação viável com ajustes menores de escopo ou prazo	Repactuação imediata e viável — termos pré-acordados entre DNIT e contratado	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 (neutra) é o padrão

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Subcrit.	Eixo	Nota 1 — Crítico / Impeditivo	Nota 2 — Desfavorável	Nota 3 — Neutro / Sem dado (*)	Nota 4 — Favorável	Nota 5 — Ótimo / Sem impedimento	Fonte / Critério objetivo no Atlas
S10	Qualidade	Gestão técnica precária — sem sistemas de controle, relatórios atrasados, equipe subdimensionada	Gestão básica sem integração — controles manuais, falhas recorrentes de comunicação	Gestão regular — controles básicos existentes, mas com lacunas (nota padrão)	Boa gestão técnica — parcialmente integrada, relatórios em dia	Gestão avançada — uso de BIM, integração com sistemas DNIT, práticas sustentáveis	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 (neutra) é o padrão
PRIORIDADE GOV. | Peso total ORIG: 15.00 pts | Peso total APRIM: 15.00 pts							
S11	Prioridade Gov.	Obra sem ID PAC e fora de corredor estratégico do PNLT/ato normativo formal	(não aplicado — a distribuição ocorre entre nota 1, 3 e 5)	Obra em corredor estratégico do PNLT/ato normativo formal, mas SEM ID PAC (Sug.1 NT REV4)	(não aplicado — a distribuição ocorre entre nota 1, 3 e 5)	Obra COM ID PAC atribuído e monitorada pelo Governa/Nova PAC	Fonte objetiva: ID PAC (Atlas col 27). Sug.1: corredor PNLT sem PAC → nota 3 (antes: 1). S11-S15 recebem a mesma nota.
S12	Prioridade Gov.	Obra sem ID PAC e fora de corredor estratégico	(não aplicado)	Obra em corredor estratégico do PNLT sem ID PAC (Sug.1)	(não aplicado)	Obra com ID PAC atribuído	Mesma lógica de S11. S12-S15 espelham S11 pois o único dado objetivo disponível é o ID PAC.
S13	Prioridade Gov.	Obra sem ID PAC e fora de corredor estratégico	(não aplicado)	Obra em corredor estratégico do PNLT sem ID PAC (Sug.1)	(não aplicado)	Obra com ID PAC atribuído — inserção formal no Novo PAC/Governa	Mesma lógica de S11. S13 é o subcritério mais diretamente ligado ao PAC.
S14	Prioridade Gov.	Sem dotação orçamentária específica para o exercício	(não aplicado)	Obra em corredor estratégico do PNLT sem ID PAC (Sug.1)	(não aplicado)	Obra com ID PAC — programação orçamentária individualizada na LOA	Mesma lógica de S11. S14 representa a programação orçamentária específica.
S15	Prioridade Gov.	Sem aderência a políticas estruturantes ou LDO vigente	(não aplicado)	Obra em corredor estratégico do PNLT sem ID PAC (Sug.1)	(não aplicado)	Obra com ID PAC — alinhada à LDO e políticas estruturantes vigentes	Mesma lógica de S11. S15 representa aderência a políticas estruturantes.
NÍVEL IMPACTO | Peso total ORIG: 20.00 pts | Peso total APRIM: 20.00 pts							
S16	Nível Impacto	Município(s) com população total ≤ 30k habitantes (exceto se Trav./Contorno ou corredor Amaz.Legal)	30k < Pop. total ≤ 100k habitantes	100k < Pop. total ≤ 500k habitantes	500k < Pop. total ≤ 2.000k (2 milhões) habitantes	Pop. > 2.000k OU obra classificada como Travessia Urbana ou Contorno Rodoviário (Sug.2 NT REV4)	Fonte: Municípios governa (Atlas col 30) + IBGE. Sug.2: (a) Travessia/Contorno → nota 5; (b) Amazônia Legal + mun≤30k + corredor → bônus +1
S17	Nível Impacto	Impacto econômico regional desprezível — obra sem relevância para produção ou emprego local	Baixo impacto econômico — benefício restrito ao município sede da obra	Impacto econômico moderado — benefício para polo regional (nota padrão)	Alto impacto econômico — obra em corredor de escoamento agrícola ou industrial relevante	Impacto econômico estrutural — obra em corredor nacional crítico para exportações ou abastecimento	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 (neutra) é o padrão
S18	Nível Impacto	Sem integração territorial ou setorial — obra de alcance estritamente local	Integração local marginal — contribui para mobilidade intra-municipal apenas	Integração regional moderada — melhora conectividade entre municípios (nota padrão)	Integração regional estratégica — obra em eixo de integração inter-estadual relevante	Integração nacional ou inter-modal prioritária — obra em corredor PNLT ou acesso a porto/ferrovia	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 (neutra) é o padrão
S19	Nível Impacto	Risco grave e imediato à segurança pública — estruturas instáveis, obras sem sinalização em perímetro urbano	Risco relevante à segurança, sem mitigação imediata adotada pela equipe	Risco moderado ou incerto — situação controlada mas monitorada (nota padrão)	Risco baixo — medidas de mitigação em curso e efetivas	Sem risco à segurança identificado — obra em local sem interferência com tráfego ou população	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 (neutra) é o padrão

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Subcrit.	Eixo	Nota 1 — Crítico / Impeditivo	Nota 2 — Desfavorável	Nota 3 — Neutro / Sem dado (*)	Nota 4 — Favorável	Nota 5 — Ótimo / Sem impedimento	Fonte / Critério objetivo no Atlas
S20	Nível Impacto	Risco ambiental ou climático grave — passivo ambiental não mitigado, área de alta vulnerabilidade climática (mesma nota que Cor_MA = Vermelho)	Risco relevante — passivo ambiental identificado sem plano de resposta aprovado (Cor_MA = Amarelo)	Risco moderado ou incerto — sem dado suficiente (Cor_MA = sem registro/neutro)	Risco baixo — gestão ambiental adequada, sem passivos relevantes (Cor_MA = Verde, nota 4 original)	Sem passivo ambiental — todos os requisitos atendidos, resiliência climática prevista no projeto (Cor_MA = Verde, nota 5 aprimorado — Sug.7)	Proxy: mesma nota que S02 (Cor_MA) — risco climático e ambiental correlacionados à criticidade MA
EXEC. FINANCEIRA | Peso total ORIG: 20.00 pts | Peso total APRIM: 20.00 pts							
S21	Exec. Financeira	Sunk cost irrisório relativo ao total — retomada financeiramente pouco justificada (< 10% executado)	Sunk cost baixo em relação ao valor total — alto custo incremental para conclusão	Sunk cost moderado — relação custo-benefício da retomada equilibrada (nota padrão)	Sunk cost alto — maior parte do investimento já realizada, conclusão financeiramente eficiente	Sunk cost muito alto — conclusão é essencial para não desperdiçar o investimento já realizado (> 70% pago)	Qualitativo — calculável via Valor Medido / Valor Total, mas sem automação no Atlas; nota 3 é o padrão
S22	Exec. Financeira	Execução física acumulada < 5% — obra praticamente não iniciada	5% ≤ Execução < 20% — execução muito inicial	20% ≤ Execução < 40% — execução em andamento abaixo da metade	40% ≤ Execução < 70% — execução avançada, acima da metade	Execução ≥ 70% — obra em fase de conclusão	Fonte objetiva: % executada (GEO) — Atlas col 81. Critério igual ao S08.
S23	Exec. Financeira	Paralisação superior a 5 anos — alto risco de deterioração de serviços executados e mobilização onerosa	Paralisação entre 2 e 5 anos — riscos significativos de retrabalho e perda de qualidade	Paralisação entre 1 e 2 anos — riscos moderados de reinício (nota padrão)	Paralisação inferior a 1 ano — riscos baixos de reinício, mobilização rápida possível	Sem paralisação relevante — obra em execução contínua, reinício imediato se necessário	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 é o padrão. Informação disponível nos campos de Situação GEO.
S24	Exec. Financeira	Prazo estimado para finalização após retomada superior a 5 anos	Prazo estimado entre 3 e 5 anos para finalização após retomada	Prazo estimado entre 1 e 3 anos para finalização (nota padrão)	Prazo estimado entre 6 meses e 1 ano — possível entrega no médio prazo	Conclusão prevista no exercício corrente ou no seguinte — obra em reta final	Proxy: Data término execução (Atlas col 23). Obras com conclusão em 2026/2027 recebem peso maior via Sug.4.
S25	Exec. Financeira	Retomada inviável ou muito onerosa — custo de reinício supera o benefício esperado da conclusão	Retomada possível, mas com alto custo relativo ao valor remanescente	Viabilidade moderada da retomada — relação custo-benefício equilibrada (nota padrão)	Alta viabilidade econômica — conclusão economicamente eficiente com baixo custo relativo	Viabilidade máxima: execução física ≥ 60% OU obra na etapa de pavimentação (Sug.3 NT REV4)	Fonte objetiva (aprimorado — Sug.3): % executada ≥ 60% (Atlas col 81) OU 'paviment' na Situação GEO (col 77). Na metodologia original, nota 3 (neutra) é o padrão.
S26	Exec. Financeira	Sem contrapartida e sem capacidade de execução do organismo delegado ou parceiro	Contrapartida insuficiente ou capacidade operacional muito baixa	Contrapartida e capacidade moderadas — dependência parcial do aporte federal (nota padrão)	Boa contrapartida — recursos próprios parciais e capacidade operacional razoável	Contrapartida plena e alta capacidade — recursos próprios comprometidos e equipe robusta	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 é o padrão. Relevante principalmente para obras delegadas.
INTERESSE ENTE | Peso total ORIG: 5.00 pts | Peso total APRIM: 5.00 pts							
S27	Interesse Ente	Nenhuma medida adotada pelo ente executor para destravar a obra	Medidas incipientes e não documentadas formalmente pelo ente executor	Algumas medidas com documentação parcial — esforço institucional em andamento (nota padrão)	Medidas concretas com documentação formal — plano de ação aprovado pelo ente	Plano de retomada completo e aprovado — ente assumiu compromisso formal com prazos e metas	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 é o padrão
S28	Interesse Ente	Sem manifestação formal de interesse em retomar a obra	Interesse informal ou verbal, sem documentação protocolada	Manifestação parcial ou documento em elaboração (nota padrão)	Ofício formal protocolado ao DNIT/Ministério solicitando retomada	Adesão formal a programa de retomada, convênio assinado ou TC celebrado	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 é o padrão

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Subcrit.	Eixo	Nota 1 — Crítico / Impeditivo	Nota 2 — Desfavorável	Nota 3 — Neutro / Sem dado (*)	Nota 4 — Favorável	Nota 5 — Ótimo / Sem impedimento	Fonte / Critério objetivo no Atlas
S29	Interesse Ente	Sem capacidade financeira para alocar recursos de contrapartida	Capacidade muito limitada — dependência quase total do recurso federal	Capacidade moderada de contrapartida — algum recurso próprio disponível (nota padrão)	Boa capacidade de contrapartida — recursos orçamentários próprios previstos	Recursos próprios comprometidos formalmente — contrapartida garantida e registrada	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 é o padrão
S30	Interesse Ente	Sem estrutura técnica para gestão da obra — ente sem equipe ou sem capacidade operacional	Estrutura mínima disponível, sem experiência comprovada na modalidade da obra	Estrutura razoável — equipe existente mas com apoio técnico necessário (nota padrão)	Boa estrutura técnica e operacional — histórico de entrega de obras similares	Estrutura técnica robusta com histórico de sucesso — ente com capacidade plena comprovada	Qualitativo — sem fonte objetiva no Atlas; nota 3 é o padrão
S31	Interesse Ente	Conclusão inviável no horizonte de gestão do ciclo Fiscobras — obra sem perspectiva de entrega	Conclusão improvável no horizonte de planejamento atual — prazo muito extenso	Conclusão possível mas incerta — depende de desbloqueios de múltiplos impedimentos (nota padrão)	Conclusão provável no médio prazo — principais impedimentos superados	Conclusão garantida no exercício corrente ou no seguinte ao Fiscobras	Qualitativo — proxy disponível: Data término execução (Atlas col 23). Obras com data 2026/2027 tendem a notas mais altas.

Fonte: Tabela de obras apresentada pelo DNIT (peça 27)

20. Esses 31 subcritérios resultantes, de S01 a S31, foram aplicados à lista de obras do DNIT que constam no sistema Atlas, que é um banco de dados da autarquia. Após os ajustes necessários, foi obtida uma lista preliminar de obras com as notas de cada subcritério, permitindo uma ordenação por ordem decrescente de pontuação – ranking de obras.

Lista Preliminar de Obras Prioritárias

21. Considerando a aplicação dos critérios mencionados na base de dados de obras em andamento no DNIT, com possibilidade de conclusão até o fim do exercício subsequente, foram identificados cerca de 130 empreendimentos como candidatos à composição da lista de obras prioritárias do Fiscobras 2026. A lista completa dos empreendimentos catalogados e as respectivas notas alcançadas com a aplicação dos critérios estão na peça 27. A tabela abaixo ilustra a lista de empreendimentos que alcançaram nota igual ou superior a 70:

Tabela 3: Ranking preliminar de obras prioritárias DNIT

POS	Instrumento	UF	BR	Empreendimento	Conclusão	% Exec. Física	ID PAC	Score APRIM
1	05 00155/2023	BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	2026 ⚑	80%	1991	85,1
2	10 00802/2020	RS	BR-116	BR-116/RS - Lote 10 (Viaduto Pompéia e Ponte Rio Cam	2026 ⚑	100%	100003	83,9
3	00 00493/2013	RS	BR-158	Contorno de Santa Maria - Lote 01	2026 ⚑	100%	124131	83,5
4	12 00368/2023	GO	BR-080	BR-080/GO - Uruaçu a MT - Lote 2	2026 ⚑	100%	2017	82,7
5	12 00686/2020	GO	BR-080	BR-080/GO - Uruaçu a MT - Lote 1	2026 ⚑	98%	2017	82,7
6	16 01093/2013	SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do	2026 ⚑	96%	2097	82,3
7	05 00059/2022	BA	BR-030	Implantação entre Cocos e Carinhanha - LOTE 1	2026 ⚑	100%	2004	81,5
8	22 00794/2021	RO	BR-364	Ponte sobre o Rio Jaru	2026 ⚑	99%	2071	81,5
9	24 00517/2023	AC	BR-364	Prolongamento da Ponte sobre o Rio Tarauacá	2026 ⚑	75%	1985	81,5
10	03 00537/2015	CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	2026 ⚑	96%	2008	81,1
11	05 00312/2023	BA	BR-030	Implantação entre Cocos e Carinhanha - LOTE 2	2026 ⚑	100%	2004	79,9
12	05 00875/2014	BA	BR-116	Adequação Lote 01 - BR-116	2026 ⚑	90%	124126	79,9
13	05 00105/2024	BA	BR-020	BR-020/BA (Campo Alegre de Lourdes – Div BA/PI)	2027	85%	3893	79,9
14	10 00821/2019	RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	2027	89%	2083	79,8
15	00 00494/2013	RS	BR-158	Contorno de Santa Maria - Lote 02	2026 ⚑	100%	124131	79,2
16	06 00646/2025	MG	BR-265	Solo mole BR-265/MG	2026 ⚑	98%	2029	79,1
17	04 00520/2022	PE	BR-407	Travessia Urbana de Petrolina/PE- Lote Único	2027	92%	2050	78,8
18	06 00298/2023	MG	BR-265	Implantação 265/MG	2026 ⚑	70%	2029	78,5
19	10 00041/2023	RS	BR-116	Lote 7 BR-116/RS	2027	62%	2088	78,2

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

POS	Instrumento	UF	BR	Empreendimento	Conclusão	% Exec. Física	ID PAC	Score APRIM
20	21 00512/2024	SE	BR-101	Trecho Norte - Passarelas e Remanescente OAES BR-101	2026	32%	3085	77,5
21	19 00194/2021	MS	BR-419	Lote 4 da BR-419	2026	94%	2033	77,2
22	10 00325/2026	RS	BR-116	Remanescente construção de acessos à 2ª ponte sobre	—	0%	2091	77,1
23	00 00636/2024	AL	BR-101	BR-101/AL - Lote 06	2026	40%	2586	77,0
24	00000884/2020	AP	BR-156	Tronco Sul da BR-156/AP - Lote 4	—	39%	2491	76,9
25	13 00434/2023	PB	BR-230	Adequação de Cabedelo - João Pessoa	2026	78%	2049	76,6
26	00000599/2020	PR	BR-469	Contorno de Foz do Iguaçu	—	-	2063	76,5
27	19 00758/2023	MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho e con	2027	39%	2030	76,3
28	00 01061/2014	ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	2026	79%	2010	76,0
29	21 00798/2025	SE	BR-101	Lote 5.1 da BR-101/SE	—	0%	2106	75,9
30	21 00087/2026	SE	BR-101	Lote 5.3 da BR-101/SE	—	0%	2106	75,9
31	19 00934/2020	MS	BR-158/262	Contorno de Três Lagoas	—	50%	2031	75,8
32	16 00192/2019	SC	BR-163	Duplicação de São Miguel do Oeste - Dionisio Cerquei	2026	95%	2104	75,6
33	00 00011/2021	PA	BR-230	Ponte do Xingú	2027	73%	2044	75,4
34	16 00614/2013	SC	BR-280	Jaraguá do Sul - Lote 2.2	2026	80%	2103	75,1
35	14 00070/2026	RN	BR-304	Travessia de Macaíba	—	4%	2066	75,1
36	10 00058/2022	RS	BR-116	BR-116/RS - Lote 05	2027	77%	2086	75,1
37	00 00676/2024	AL	BR-424	Arco Metropolitano de Maceió - Lote 02	2026	15%	2590	74,9
38	05 00286/2025	BA	BR-101	Adequação - Div. SE/BA - Entr. BR-324/BA - Lotes 1 e	—	5%	1994	74,7
39	21 00409/2021	SE	BR-101	Remanescente - Duplicação Trecho Norte - Pedra Branc	2026	57%	3085	74,6
40	00 00083/2017	AL	BR-101	Remanescente Lote 4 e 5	2027	95%	1986	74,6
41	12 00350/2024	GO	BR-070	Remanescentes da BR-070/GO	2027	10%	2014	74,5
42	00000403/2022	MG	BR-367	Implantação 367/MG	—	71%	2026	74,4
43	16 00734/2023	SC	BR-282	Viaduto de Rancho Queimado	2026	81%	2095	74,3
44	02 00471/2021	PA	BR-316	Remanescentes de Duplicação da Rod. BR 316/PA (Casta	2027	48%	2040	74,3
45	18 00687/2024	PI	BR-343	Remanescente do Contorno de Teresina - Lote 1	2027	41%	2566	74,1
46	05 00068/2026	BA	BR-101	NOVA PONTE SOBRE O RIO JEQUITINHONHA	2027	58%	136052	74,0
47	03 00077/2024	CE	BR-116	Duplicação BR-116/CE Pacajus - Lote 01	2027	20%	2009	73,9
48	02 00341/2024	PA	BR-308	Implantação BR-308 - Lote 01	2027	85%	2047	73,9
49	00000211/2019	PR	BR-277	Segunda Ponte de Itaipú - Binacional	—	-	2061	73,7
50	00 00563/2024	AM	BR-319	Remanescente do Lote 1C da BR-319	2026	44%	123663	73,7
51	00 00392/2024	BA	BR-030	Div. GO/BA (Mambaí) - Cocos - Lote 2	2027	2%	4120	73,5
52	00 00799/2025	AL	BR-316	BR-316/AL Lote 1A	—	0%	2590	73,3
53	21 00259/2025	SE	BR-101	Acesso à Pedra Branca	2026	10%	3085	73,3
54	11 00655/2025	MT	BR-070	Contenção de talude em Barra do Garças/Aragarças	2026	28%	NA	73,3
55	00 00379/2024	BA	BR-116	Remanescentes da Duplicação Lote 05 - BR-116	—	20%	1992	73,1
56	00000485/2024	PI	BR-330	Convênio da BR-135/PI - Ribeiro Gonçalves - Lote 2	—	8%	4115	73,1
57	00000484/2024	PI	BR-330	Convênio da BR-135/PI - Ribeiro Gonçalves - Lote 1	—	0%	4632	73,1
58	00 00608/2024	AL	BR-101	BR-101/AL - Lote 02	2026	40%	3003	73,0
59	16 00674/2024	SC	BR-282	Travessia de Maravilha - Lote único (Ponte sobre o R	2027	10%	2094	73,0
60	09 00397/2021	PR	BR-487	Implantação Porto Camargo - Campo Mourão - BR-487/PR	2027	1%	2935	72,9
61	00 00057/2024	AL	BR-349	Ponte sobre o São Francisco de Penedo a Neópolis	2027	53%	136049	72,8
62	00 00544/2024	GO	BR-020	Remanescentes da 020 Formosa - Lote único	2027	40%	3030	72,8
63	05 00287/2025	BA	BR-324	Contorno Norte de Feira de Santana	2027	10%	2002	72,7
64	02 00731/2021	PA	BR-422	Novo Repartimento - Tucuruí - Lote Único	2027	97%	2046	72,6
65	01 00512/2026	AM	BR-319	Lote 2C da BR-319	—	-	123663	72,5
66	10 00427/2023	RS	BR-116	BR-116/RS Rem. lotes 8 e 9	2026	47%	100002	72,5
67	18 00569/2025	PI	BR-343	Duplicação de Teresina a Altos - Lote 1	2027	4%	2947	72,5
68	00 01126/2013	RS	BR-290	Duplicação BR-290/RS - Lote 04	—	85%	2082	72,4
69	00 00217/2014	RS	BR-290	Duplicação BR-290/RS - Lote 03	—	46%	2081	72,4

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

POS	Instrumento	UF	BR	Empreendimento	Conclusão	% Exec. Física	ID PAC	Score APRIM
70	00 00246/2025	RS	BR-392	Ponte Internacional Porto Xavier	—	0%	2092	71,9
71	18 00679/2025	PI	BR-316	Duplicação de Demerval Lobão a Monsenhor Gil - Lote	—	1%	2521	71,9
72	21 00820/2025	SE	BR-101	Execução de Complementação das obras de Duplicação	2027	5%	3085	71,9
73	02 00342/2024	PA	BR-308	Implantação BR-308 - Lote 02	—	28%	2047	71,5
74	22 00902/2020	RO	BR-364	Travessia Urbana de Ji-Paraná	2026	69%	2072	71,5
75	00 00939/2015	RN	BR-304	Reta Tabajara	2027	91%	2066	71,3
76	10 00605/2023	RS	BR-116	BR-116/RS - Lote 06	2026	30%	2087	71,1
77	00 00041/2025	MG	BR-381	381/MG Lote 8B	—	0%	124124	71,0
78	00 00619/2024	MG	BR-381	Adequação da BR-381/MG - Lote 8A	—	2%	124123	71,0
79	12 00318/2025	DF	BR-080	Duplicação 080 Brazlândia - Lote 2	2027	0%	2531	71,0
80	16 00574/2013	SC	BR-280	Jaraguá do Sul Lote 2.1	2026	88%	2102	70,9
81	00 00680/2023	DF	BR-080	Duplicação 080 Brazlândia - Lote 1	2027	23%	2531	70,8
82	00 01070/2013	RS	BR-290	Duplicação BR-290/RS - Lote 02	—	10%	2080	70,0

Fonte: Tabela de obras apresentada pelo DNIT (peça 27)

22. Essa lista, entretanto, contempla todos os empreendimentos prioritários, inclusive aqueles que já possuem recursos garantidos para a sua conclusão, que, naturalmente, não fazem parte do escopo para a lista de obras prioritárias a ser apresentada no Fiscobras 2026. Considerando a situação dos aportes financeiros das obras, e excluindo aquelas que não necessitam de recursos ou tenham informação incompleta, a lista de empreendimentos ajustada fica assim:

Tabela 4: Ranking após análise de necessidade de aporte financeiro

Pos	Instrumento	UF	BR	Empreendimento	Score APRIM	Saldo do Contrato (R$)	Saldo RAP+ Empenho (R$)	Gap = RAP+Emp − Saldo Contrato	Valor Total (PI+R) (R$)	Valor Medido Total (PI+R) (R$)
1	05 00155/2023	BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	85,1	46.452.182	26.596.218	-19.855.964	231.894.203	185.442.021
3	00 00493/2013	RS	BR-158	Contorno de Santa Maria - Lote 01	83,5	600.598	321.915	-278.683	215.559.962	214.959.364
6	16 01093/2013	SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do	82,3	16.371.913	3.096.708	-13.275.205	414.507.775	398.135.862
8	05 00059/2022	BA	BR-030	Implantação entre Cocos e Carinhanha - LOTE 1	81,5	489.282	488.840	-442	161.991.624	161.502.342
9	22 00794/2021	RO	BR-364	Ponte sobre o Rio Jaru	81,5	301.190	172.541	-731.030	29.378.573	29.077.383
10	03 00537/2015	CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	81,1	11.943.865	6.720.865	-5.223.000	282.317.180	270.373.315
11	05 00312/2023	BA	BR-030	Implantação entre Cocos e Carinhanha - LOTE 2	79,9	158.959	158.102	-857	139.198.999	139.040.040
12	05 00875/2014	BA	BR-116	Adequação Lote 01 - BR-116	79,9	37.236.338	2.919.499	-34.316.839	357.377.605	320.141.267
13	05 00105/2024	BA	BR-020	BR-020/BA (Campo Alegre de Lourdes – Div BA/PI)	79,9	5.320.142	4.595.677	-724.465	36.202.347	30.882.205
14	10 00821/2019	RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	79,8	94.966.875	51.215.578	-43.751.297	896.908.661	801.941.786
16	06 00646/2025	MG	BR-265	Solo mole BR-265/MG	79,1	252.746	225.589	-27.156	12.565.134	12.312.388
18	06 00298/2023	MG	BR-265	Implantação 265/MG	78,5	23.825.476	23.825.249	-227	80.420.784	56.595.308
19	10 00041/2023	RS	BR-116	Lote 7 BR-116/RS	78,2	26.271.171	2.346.812	-23.924.359	69.761.786	43.490.615
20	21 00512/2024	SE	BR-101	Trecho Norte - Passarelas e Remanescente OAES BR-101	77,5	16.252.835	8.766.301	-7.486.534	23.823.423	7.570.588
22	10 00325/2026	RS	BR-116	Remanescente construção de acessos à 2ª ponte sobre	77,1	524.935.395	2.591.869	-522.343.525	524.935.395	0
23	00 00636/2024	AL	BR-101	BR-101/AL - Lote 06	77,0	61.675.214	20.848.240	-40.826.974	102.806.832	41.131.618
24	00000884/2020	AP	BR-156	Tronco Sul da BR-156/AP - Lote 4	76,9	96.023.779	9.542.303	-86.481.476	158.229.045	62.205.266
25	13 00434/2023	PB	BR-230	Adequação de Cabedelo - João Pessoa	76,6	40.711.946	40.295.159	-416.787	186.419.172	145.707.226
27	19 00758/2023	MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho e con	76,3	304.401.324	25.274.683	-279.126.641	499.892.177	195.490.853
28	00 01061/2014	ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	76,0	48.693.577	43.129.825	-5.563.752	236.362.843	187.669.266
29	21 00798/2025	SE	BR-101	Lote 5.1 da BR-101/SE	75,9	223.928.856	5.582.773	-218.346.083	224.332.892	404.037
30	21 00087/2026	SE	BR-101	Lote 5.3 da BR-101/SE	75,9	301.545.019	1.772.837	-299.772.183	301.773.165	228.146
32	16 00192/2019	SC	BR-163	Duplicação de São Miguel do Oeste - Dionisio Cerquei	75,6	17.256.437	12.296.471	-4.959.967	326.936.879	309.680.442
33	00 00011/2021	PA	BR-230	Ponte do Xingú	75,4	121.338.139	53.436.327	-67.901.811	445.323.878	323.985.740
34	14 00070/2026	RN	BR-304	Travessia de Macaíba	75,1	77.812.989	12.651.819	-65.161.169	81.160.716	3.347.727
35	16 00614/2013	SC	BR-280	Jaraguá do Sul - Lote 2.2	75,1	196.072.634	729	-196.071.905	1.004.056.788	807.984.154
36	10 00058/2022	RS	BR-116	BR-116/RS - Lote 05	75,1	56.826.461	16.564	-56.809.897	246.408.871	189.582.411
37	00 00676/2024	AL	BR-424	Arco Metropolitano de Maceió - Lote 02	74,9	227.486.159	52.160.900	-175.325.258	266.736.567	39.250.408
38	05 00286/2025	BA	BR-101	Adequação - Div. SE/BA - Entr. BR-324/BA - Lotes	74,7	291.196.988	15.014.710	-	307.833.264	16.636.275

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Pos	Instrumento	UF	BR	Empreendimento	Score APRIM	Saldo do Contrato (R$)	Saldo RAP+ Empenho (R$)	Gap = RAP+Emp − Saldo Contrato	Valor Total (PI+R) (R$)	Valor Medido Total (PI+R) (R$)
				1 e				276.182.278		
39	21 00409/2021	SE	BR-101	Remanescente - Duplicação Trecho Norte - Pedra Branc	74,6	79.702.167	9.514.578	-70.187.589	185.052.339	105.350.172
40	00 00083/2017	AL	BR-101	Remanescente Lote 4 e 5	74,6	34.049.212	6.043.170	-28.006.042	622.423.682	588.374.470
41	12 00350/2024	GO	BR-070	Remanescentes da BR-070/GO	74,5	51.502.016	27.139.332	-24.362.684	57.446.287	5.944.271
42	00000403/2022	MG	BR-367	Implantação 367/MG	74,4	27.794.345	5.989.748	-21.804.597	97.163.752	69.369.407
44	02 00471/2021	PA	BR-316	Remanescentes de Duplicação da Rod. BR 316/PA (Casta	74,3	100.602.950	8.489.992	-92.112.957	192.897.658	92.294.708
45	18 00687/2024	PI	BR-343	Remanescente do Contorno de Teresina - Lote 1	74,1	81.716.575	35.571.184	-46.145.391	138.564.608	56.848.033
46	05 00068/2026	BA	BR-101	NOVA PONTE SOBRE O RIO JEQUITINHONHA	74,0	39.053.560	38.863.772	-189.788	92.189.482	53.135.921
47	03 00077/2024	CE	BR-116	Duplicação BR-116/CE Pacajus - Lote 01	73,9	231.958.412	32.007.575	-199.950.837	289.066.894	57.108.482
48	02 00341/2024	PA	BR-308	Implantação BR-308 - Lote 01	73,9	9.668.017	8.288.277	-1.379.740	63.846.999	54.178.982
49	00 00563/2024	AM	BR-319	Remanescente do Lote 1C da BR-319	73,7	91.139.398	47.204.849	-43.934.549	163.496.132	72.356.734
51	00 00392/2024	BA	BR-030	Div. GO/BA (Mambaí) - Cocos - Lote 2	73,5	498.484.215	25.408.590	-473.075.626	506.529.126	8.044.910
52	21 00259/2025	SE	BR-101	Acesso à Pedra Branca	73,3	52.637.627	11.419.590	-41.218.037	58.577.384	5.939.757
53	11 00655/2025	MT	BR-070	Contenção de talude em Barra do Garças/Aragarças	73,3	5.819.535	5.796.754	-22.781	8.027.622	2.208.087
55	00000485/2024	PI	BR-330	Convênio da BR-135/PI - Ribeiro Gonçalves - Lote 2	73,1	443.015.127	2.446.412	-440.568.715	480.558.463	37.543.336
56	00 00379/2024	BA	BR-116	Remanescentes da Duplicação Lote 05 - BR-116	73,1	493.115.140	22.990.363	-470.124.777	618.809.098	125.693.958
58	16 00674/2024	SC	BR-282	Travessia de Maravilha - Lote único (Ponte sobre o R	73,0	27.497.625	20.343.951	-7.153.674	30.402.041	2.904.416
59	00 00608/2024	AL	BR-101	BR-101/AL - Lote 02	73,0	69.656.346	7.984.903	-61.671.443	115.679.496	46.023.150
60	09 00397/2021	PR	BR-487	Implantação Porto Camargo - Campo Mourão - BR-487/PR	72,9	341.408.324	34.932.380	-306.475.944	343.872.856	2.464.532
62	00 00544/2024	GO	BR-020	Remanescentes da 020 Formosa - Lote único	72,8	154.516.054	40.713.132	-113.802.922	257.720.012	103.203.958
63	05 00287/2025	BA	BR-324	Contorno Norte de Feira de Santana	72,7	168.010.212	40.424.335	-127.585.877	187.218.093	19.207.881
64	02 00731/2021	PA	BR-422	Novo Repartimento - Tucuruí - Lote Único	72,6	7.512.643	1.361.656	-6.150.987	250.604.137	243.091.494
65	10 00427/2023	RS	BR-116	BR-116/RS Rem. lotes 8 e 9	72,5	57.931.239	103	-57.931.136	108.504.818	50.573.579
66	18 00569/2025	PI	BR-343	Duplicação de Teresina a Altos - Lote 1	72,5	201.885.888	32.461.419	-169.424.469	211.013.992	9.128.104
68	00 01126/2013	RS	BR-290	Duplicação BR-290/RS - Lote 04	72,4	41.204.824	22.664.614	-18.540.210	276.681.414	235.476.590
69	00 00217/2014	RS	BR-290	Duplicação BR-290/RS - Lote 03	72,4	166.887.669	4.447.346	-162.440.323	308.399.266	141.511.598
70	00 00246/2025	RS	BR-392	Ponte Internacional Porto Xavier	71,9	214.681.196	3.465.845	-211.215.351	214.681.196	0
71	21 00820/2025	SE	BR-101	Execução de Complementação das obras de Duplicação	71,9	92.445.966	24.273.604	-68.172.362	97.486.944	5.040.978
72	18 00679/2025	PI	BR-316	Duplicação de Demerval Lobão a Monsenhor Gil - Lote	71,9	163.082.564	14.660.137	-148.422.427	165.411.396	2.328.832
74	02 00342/2024	PA	BR-308	Implantação BR-308 - Lote 02	71,5	140.604.443	49.171.685	-91.432.758	196.210.412	55.605.969
75	00 00939/2015	RN	BR-304	Reta Tabajara	71,3	31.411.772	16.411.772	-15.000.000	347.728.719	316.316.948
76	10 00605/2023	RS	BR-116	BR-116/RS - Lote 06	71,1	97.460.982	119	-97.460.862	140.119.633	42.658.651
77	00 00619/2024	MG	BR-381	Adequação da BR-381/MG - Lote 8A	71,0	397.199.706	19.969.050	-377.230.656	405.408.731	8.209.025
78	00 00041/2025	MG	BR-381	381/MG Lote 8B	71,0	525.119.586	5.000.000	-520.119.586	525.119.586	0
79	12 00318/2025	DF	BR-080	Duplicação 080 Brazlândia - Lote 2	71,0	147.486.363	2.000.000	-145.486.363	147.486.363	0
80	16 00574/2013	SC	BR-280	Jaraguá do Sul Lote 2.1	70,9	34.816.498	28.380.465	-6.436.033	281.612.334	246.795.836
81	00 00680/2023	DF	BR-080	Duplicação 080 Brazlândia - Lote 1	70,8	284.322.543	42.000.602	-242.321.940	368.827.265	84.504.723

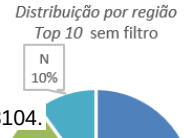
Fonte: Tabela de obras apresentada pelo DNIT (peça 27)

Ajustes na lista para distribuição equitativa

23. Embora o ranking constitua importante referência objetiva para o processo de priorização, a seleção final das obras deve considerar também aspectos relacionados à representatividade regional, ao estágio dos empreendimentos e à eventual existência de múltiplos contratos pertencentes a uma mesma intervenção.

24. Como o objetivo do trabalho é apresentar uma lista enxuta de obras relevantes para o país, que estão paralisadas ou em ritmo lento de execução, e que necessitam de recursos para a sua conclusão, foi decidido contemplar uma lista com 10 obras para apresentação ao Congresso Nacional. O ranking dos empreendimentos que necessitam recursos apresenta a seguinte distribuição:

Tabela 5: Ranking de obras DNIT sem filtro



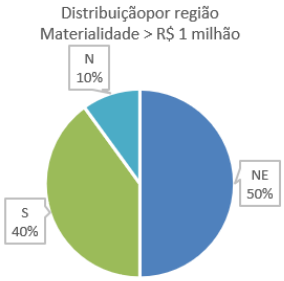
Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

POS	UF	BR	Empreendimento	Score	Gap Recursos
1	BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	85,1	-R$ 19.855.963,50
3	RS	BR-158	Contorno de Santa Maria - Lote 01	83,5	-R$ 278.683,06
6	SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do	82,3	-R$ 13.275.204,67
8	BA	BR-030	Implantação entre Cocos e Carinhanha - LOTE 1	81,5	-R$ 442,23
9	RO	BR-364	Ponte sobre o Rio Jaru	81,5	-R$ 731.029,91
10	CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	81,1	-R$ 5.223.000,35
11	BA	BR-030	Implantação entre Cocos e Carinhanha - LOTE 2	79,9	-R$ 857,37
12	BA	BR-116	Adequação Lote 01 - BR-116	79,9	-R$ 34.316.838,62
13	BA	BR-020	BR-020/BA (Campo Alegre de Lourdes – Div BA/PI)	79,9	-R$ 724.465,30
14	RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	79,8	-R$ 43.751.296,84
					-R$ 118.157.781,85

25. Percebe-se uma concentração nas regiões Nordeste e Sul, e ausência de empreendimentos nas regiões Centro-Oeste e Sudeste. Além disso, aparecem listados empreendimentos cuja materialidade, ou seja, o volume de recursos necessários para a sua conclusão, é baixa, quando comparada com os montantes das obras. Para se ter uma ideia, o volume de recursos totais para essas 10 obras é de apenas R$ 118.157.781,85. Assim, com o intuito de ajustar o ranking, foi aplicado um filtro contemplando apenas as obras que necessitam de mais de 1 milhão de reais para a sua conclusão. O resultado foi o seguinte:

Tabela 6: Ranking obras com materialidade > R$ 1 milhão

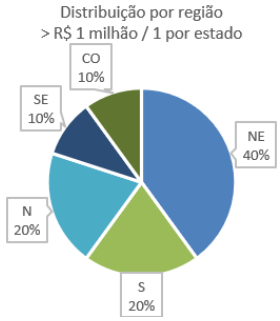
POS	UF	BR	Empreendimento	Score	Gap Recursos
1	BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	85,1	-R$ 19.855.963,50
6	SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do	82,3	-R$ 13.275.204,67
10	CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	81,1	-R$ 5.223.000,35
12	BA	BR-116	Adequação Lote 01 - BR-116	79,9	-R$ 34.316.838,62
14	RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	79,8	-R$ 43.751.296,84
19	RS	BR-116	Lote 7 BR-116/RS	78,2	-R$ 23.924.358,58
20	SE	BR-101	Trecho Norte - Passarelas e Remanescente OAES BR-101	77,5	-R$ 7.486.533,98
22	RS	BR-116	Remanescente construção de acessos à 2ª ponte sobre	77,1	-R$ 522.343.525,49
23	AL	BR-101	BR-101/AL - Lote 06	77	-R$ 40.826.973,51
24	AP	BR-156	Tronco Sul da BR-156/AP - Lote 4	76,9	-R$ 86.481.476,08
					-R$ 797.485.171,62



26. Com esse filtro, a materialidade global para as 10 obras passa para R$ 797.485.171,62. Entretanto, o efeito de concentração em determinadas regiões permanece inalterado. Assim, pensou-se em, além de limitar a materialidade, restringir também a um empreendimento por estado da federação, cujo resultado é ilustrado abaixo:

Tabela 7: Ranking obras - materialidade > R$ 1 milhão e 1 por estado

POS	UF	BR	Empreendimento	Score	Gap Recursos
1	BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	85,1	-R$ 19.855.963,50
6	SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do	82,3	-R$ 13.275.204,67
10	CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	81,1	-R$ 5.223.000,35
14	RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	79,8	-R$ 43.751.296,84
20	SE	BR-101	Trecho Norte - Passarelas e Remanescente OAES BR-101	77,5	-R$ 7.486.533,98
23	AL	BR-101	BR-101/AL - Lote 06	77	-R$ 40.826.973,51
24	AP	BR-156	Tronco Sul da BR-156/AP - Lote 4	76,9	-R$ 86.481.476,08
27	MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho e con	76,3	-R$ 279.126.640,74
28	ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	76	-R$ 5.563.752,09
33	PA	BR-230	Ponte do Xingú	75,4	-R$ 67.901.811,13
					-R$ 569.492.652,89

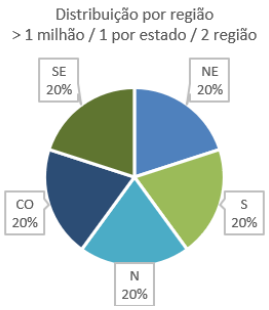


Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

27. A materialidade global ficou um pouco abaixo da modelagem anterior, com R$ 569.492.652,89, mas agora já é possível visualizar pelo menos 1 obra em cada região da federação. Entretanto, continua-se com uma concentração de obras na região Nordeste, com 40% dos empreendimentos. Buscando mitigar esse efeito, pensou-se em aplicar mais um filtro, além dos já aplicados, de modo que se tenha uma distribuição equitativa entre as regiões do país, com 2 obras para cada uma. O resultado final foi o seguinte:

Tabela 8: Ranking obras - materialidade > R$ 1 milhão, 1 por estado e 2 por região

POS	UF	BR	Empreendimento	Score	Gap Recursos
1	BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	85,1	-R$ 19.855.963,50
6	SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do	82,3	-R$ 13.275.204,67
10	CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	81,1	-R$ 5.223.000,35
14	RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	79,8	-R$ 43.751.296,84
24	AP	BR-156	Tronco Sul da BR-156/AP - Lote 4	76,9	-R$ 86.481.476,08
27	MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho e con	76,3	-R$ 279.126.640,74
28	ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	76	-R$ 5.563.752,09
33	PA	BR-230	Ponte do Xingú	75,4	-R$ 67.901.811,13
41	GO	BR-070	Remanescentes da BR-070/GO	74,5	-R$ 24.362.684,31
42	MG	BR-367	Implantação 367/MG	74,4	-R$ 21.804.597,45
					-R$ 567.346.427,16



28. Após esta seleção, foi realizada uma reunião com a área técnica do DNIT, para apresentação da lista, confirmação de dados e esclarecimentos pontuais sobre as obras. O DNIT expressou concordância com os filtros aplicados para a lista, mas fez uma ressalva sobre a obra da BR-156 no Amapá, cuja execução não é diretamente do DNIT, e sim do Exército Brasileiro. O órgão informou que o Exército possui restrições técnicas na área da obra, o que limita o avanço da execução. Historicamente, foi realizado no máximo cerca de R$ 25 milhões por ano, o que inviabilizaria a sua conclusão até o final de 2027. Considerando esse fator, o DNIT sugeriu substituir essa obra por outra na região norte, cuja execução é do próprio DNIT. Seguindo a lista, a próxima obra na região Norte em um estado diferente do Pará, já contemplado, é a BR-319-AM. Essa obra é elegível e precisa apenas de recursos para a sua conclusão. Dessa forma, foi acolhida a sugestão da autarquia e substituída uma obra da região norte.

29. O DNIT informou ainda que existe outra obra na lista cuja execução é de responsabilidade do Exército Brasileiro, a BR-367 em Minas Gerais, mas que, nesse caso, o percentual que falta para conclusão está compatível com a capacidade de execução. Assim, fica mantida a obra da BR-367/MG.

30. Assim, chega-se à lista enxuta de 10 obras prioritárias do DNIT, considerando critérios objetivos e a distribuição equitativa entre a 5 regiões do país. Além disso, são 10 estados da federação beneficiados. O valor global da materialidade é de R$ 524.799.499,77, o que é um número compatível com o orçamento previsto para o DNIT no PLOA 2027, da ordem de R$ 15 bilhões, dos quais cerca de R$ 3,7 bilhões são para obras de construção.

Tabela 9: Lista final das 10 obras prioritárias do DNIT

POS	UF	BR	Empreendimento	Score	Gap Recursos
1	BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	85,1	-R$ 19.855.963,50
6	SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do	82,3	-R$ 13.275.204,67
10	CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	81,1	-R$ 5.223.000,35
14	RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	79,8	-R$ 43.751.296,84
27	MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho e con	76,3	-R$ 279.126.640,74
28	ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	76	-R$ 5.563.752,09
33	PA	BR-230	Ponte do Xingú	75,4	-R$ 67.901.811,13
41	GO	BR-070	Remanescentes da BR-070/GO	74,5	-R$ 24.362.684,31
42	MG	BR-367	Implantação 367/MG	74,4	-R$ 21.804.597,45
49	AM	BR-319	Remanescente do Lote 1C da BR-319	73,7	-R$ 43.934.548,69
					-R$ 524.799.499,77

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Lista das 10 obras selecionadas

31. A lista final apresentada neste relatório deve ser interpretada como resultado da aplicação objetiva da metodologia ao universo de obras analisado, servindo como principal subsídio técnico para a definição da relação final de empreendimentos a ser encaminhada ao Congresso Nacional no âmbito do Fiscobras 2026.

32. Das 10 obras listadas, 2 passaram por fiscalização prévia de órgãos de controle. No Ceará. A duplicação da BR-222 entre Fortaleza e Pecém foi fiscalizada pela CGU em 2019. A ponte da rota bioceânica em Porto Murtinho-MS, também foi fiscalizada pela CGU, em 2026. As demais obras, que não tiveram fiscalização formal realizada, passaram por uma verificação documental e esclarecimentos junto ao DNIT. Cabe ressaltar que, apesar de existir o risco de haver alguma irregularidade nesses empreendimentos não fiscalizados, o volume de recursos para a sua conclusão é pequeno frente ao que já foi aportado. Além disso, o benefício e o impacto da entrega da obra são grandes para as populações envolvidas, o que legitima a assunção do mencionado risco. De qualquer forma, nada impede que novas fiscalizações sejam determinadas para esses empreendimentos.

33. A seguir, é apresentado um resumo com fotos das 10 obras selecionadas.

1) BR-235/BA - Travessia de Juazeiro

Importância: A cidade de Juazeiro é um importante polo econômico da região, devido à proximidade com os estados de Pernambuco e Piauí. A necessidade de execução das obras para restauração de pavimentação com melhoramentos para adequação da capacidade e segurança da Travessia Urbana de Juazeiro-BA, com a construção e alargamento de Obras de Arte Especiais, nas Rodovias BR-407/235/BA, se deve ao alto fluxo de veículos que transitam na região, principalmente os de carga, fazendo-se necessário disciplinar o conflito existente entre o fluxo urbano e o rodoviário nos pontos de cruzamentos entre as rodovias e as vias principais da cidade.

Valor Total: R$ 231.894.203,03 / Valor Medido R$ 185.442.021,44

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 19.855.963,50

Figura 1: BR-235/BA - Travessia de Juazeiro



2) BR-470/SC - 16 01093/2013 – Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes – Rio do Sul

Importância: Permitir o escoamento da região Oeste do Estado ao Porto de Navegantes, além de sua ligação à rodovia BR-101, importante eixo de integração norte/sul do estado e que conecta os portos de Itajaí e São Francisco do Sul.

Valor Total: R$ 414.507.774,80 / Valor Medido R$ 398.135.862,01

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 13.275.204,67

Figura 2: BR-470/SC - Adequação trecho Navegantes - Rio do Sul

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.



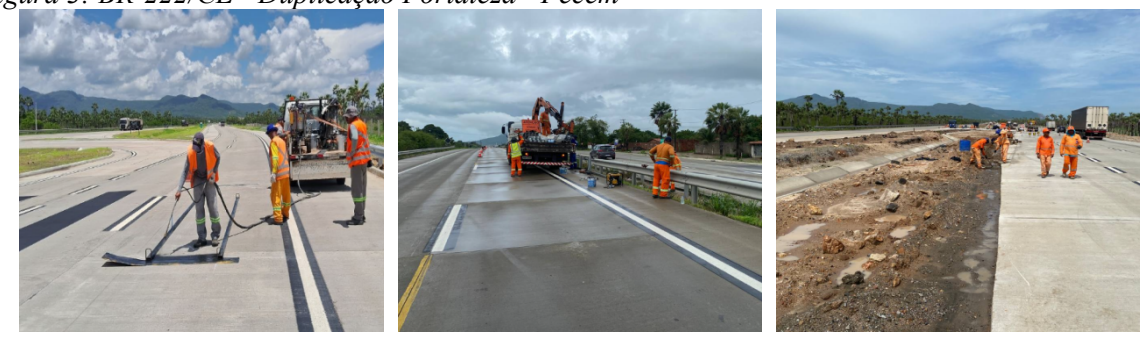
3) BR-222/CE – 03 00537/2015 – Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único

Importância: A BR-222/CE é responsável por interligar o Terminal Portuário do Pecém e o Porto do Mucuripe, facilitando o escoamento de mercadorias, beneficiando diretamente a região metropolitana de Fortaleza e fomentando a produção industrial do estado.

Valor Total: R$ 282.317.180,17 / Valor Medido R$ 270.373.314,74

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 5.223.000,35

Figura 3: BR-222/CE - Duplicação Fortaleza - Pecém



4) BR-116/RS - 10 00821/2019 – Lote 1 BR-116/RS Tronco Norte

Importância: a BR-116/RS desempenha um papel crucial na Região Metropolitana de Porto Alegre, conectando importantes áreas urbanas e sendo fundamental para o transporte de carga e passageiros. O Projeto abrange o trecho compreendido entre o início da Avenida dos Estados (Viaduto Leonel de Moura Brizola) em Porto Alegre, e o entroncamento com a RS-239, já no município de Novo Hamburgo, com extensão de aproximadamente 38,5 km, além de 7 km de Revitalização das Avenidas Guilherme Schell e Ernesto Neugebauer. Trata-se de uma rodovia totalmente integrada à malha urbana existente, onde hoje prevalecem os acessos desordenados, a ausência de vias marginais para trânsito local, que compartilha parte do seu traçado com a via ferroviária da Companhia de Trens Urbanos de Porto Alegre, TRENSURB, e com grande densidade populacional às margens de sua faixa de domínio.

Valor Total: R$ 896.908.661,06 / Valor Medido R$ 801.941.785,85

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 43.751.296,84

Figura 4: BR-116/RS - Tronco Norte



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

5) BR-267/MS - 19 00758/2023 – Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho

Importância: O contorno na BR-267/MS possibilitará o acesso à ponte internacional sobre o rio Paraguai, sob responsabilidade do MOPC/Paraguai, viabilizando a concretização da rota bioceânica. O corredor bioceânico proverá ao Centro-Oeste brasileiro uma saída para o oceano Pacífico, permitindo o escoamento da produção e unificação entre Brasil e Chile, mas também beneficiando os países de trânsito (Paraguai e Argentina). A via atenderá não somente setores e cargas específicas, mas o somatório de vários segmentos menores, que potencializarão distintas produções e serviços desenvolvidos ao longo da rota, bidirecional, devendo contemplar carga de retorno, importada da Ásia ou produzida nos países vizinhos. A execução das obras de restauração e adequação é de fundamental importância para o Mato Grosso do Sul, tendo em vista a necessidade de melhorias nas condições de trafegabilidade e das condições de segurança para veículos e pedestres.

Valor Total: R$ 499.892.176,90 / Valor Medido R$ 195.490.853,05

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 279.126.640,74

Figura 5: BR-267/MS – Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho



6) BR-447/ES – 00 01061/2014 – Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES

Importância: A execução das obras de implantação e pavimentação da Rodovia BR-447 é de fundamental importância para aumentar a agilidade no escoamento de mercadorias movimentadas no porto e à retro área portuária de Capuaba, tendo em vista que a rodovia segregará o tráfego pesado do tráfego urbano, atraindo com isso novos clientes para o porto. Além disso, áreas no entorno da rodovia serão valorizadas, tornando a região atrativa para instalação de armazéns e indústrias e haverá maior segurança de trafegabilidade para o tráfego pesado com destino à retro área portuária de Capuaba, reduzindo o número de acidentes locais.

Valor Total: R$ 236.362.842,84 / Valor Medido R$ 187.669.266,16

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 5.563.752,09

Figura 6: BR-447/ES - Acesso ao terminal de Capuaba



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

7) BR-230/PA - 00 00011/2021 – Ponte do Xingu

Importância: A construção da ponte do rio Xingu permitirá a interligação da região sudeste à região sudoeste do Pará sem a utilização de balsas para travessia dos rios, facilitando o acesso entre as cidades de Marabá, Novo Repartimento, Anapu, Vitória do Xingu, Altamira, Brasil Novo e Medicilândia, além de facilitar o acesso aos portos de Mirituba e Santarém, ferrovia dos Carajás e à Usina hidroelétrica de Belo Monte.

Valor Total: R$ 445.323.878,13 / Valor Medido R$ 323.985.739,60

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 67.901.811,12

Figura 7: BR-230/PA - Ponte do Xingu



8) BR-070/GO – 12 00350/2024 – Remanescentes da BR-070/GO

Importância: A BR-070 é uma rodovia radial brasileira presente no Distrito Federal e nos Estados de Goiás e Mato Grosso. A construção do subtrecho possibilitará o tráfego desde o entroncamento da BR-070 com a BR-153 até o município de Itaguari, no Estado de Goiás. No Estado de Goiás a BR-070/GO liga Brasília à Cidade de Aragarças, localizada na Divisa com o Estado do Mato Grosso. Diante disso, uma vez que o trecho estiver completamente implantado e as obras executadas, será possível o livre tráfego a partir do entroncamento com a BR-153 em direção ao Mato Grosso, criando-se assim um novo corredor logístico para a região Centro-Oeste.

Valor Total: R$ 57.446.286,70 / Valor Medido R$ 5.944.270,73

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 24.362.684,31

Figura 8: BR-070/GO



9) BR-367/MG - 00000403/2022 – Implantação 367/MG

Importância: A BR-367 é uma rodovia diagonal que transpõe os Estados da Bahia e de Minas Gerais. O segmento em pauta é a principal via de ligação entre os municípios de Salto da Divisa, Jacinto e Santa

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

Maria do Salto. Este trecho tem possibilidade de se tornar uma importante alternativa de ligação entre MG e o extremo sul da BA. Pela ligação com outras vias, permitirá acesso à região norte de ES, atendendo principalmente viagens de caráter turístico. No aspecto comercial, possui função de escoamento de rebanho bovino criado no baixo Jequitinhonha e comercializado no sul da Bahia, além do transporte de granito extraído na região e que abastece, inclusive, o mercado internacional, exportado pelos portos localizados no litoral baiano.

Valor Total: R$ 97.163.752,19 / Valor Medido R$ 69.369.406,74

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 21.804.597,45

Figura 9: BR-367/MG



10) BR-319/AM - 00 00563/2024 – Lote 1C Remanescente do Lote 1C da BR-319/AM

Importância: A BR-319 é uma Rodovia diagonal que liga duas capitais da região Norte, Porto Velho (RO) e Manaus (AM). Além disso, é a única ligação rodoviária e de extrema importância para a região Norte, permitindo e integrando os estados do Amazonas e Rondônia com o restante do País. Visa não apenas restaurar a infraestrutura rodoviária da BR-319, mas também estimular o desenvolvimento regional, aumentar a competitividade econômica local, melhorar a mobilidade da população e facilitar o acesso a serviços e oportunidades, contribuindo assim para a inclusão social.

Valor Total: R$ 163.496.132,10 / Valor Medido R$ 72.356.734,12

Recursos faltantes para a conclusão: R$ 43.934.548,69

Figura 10: BR-319/AM



Ponderações adicionais

34. É importante reforçar que a iniciativa não tem por finalidade substituir os órgãos gestores na definição de prioridades de investimento, tampouco interferir na discricionariedade administrativa inerente ao planejamento e à execução das políticas públicas. A definição dos empreendimentos prioritários permanece sendo atribuição própria dos órgãos e entidades responsáveis pela gestão dos recursos públicos. O propósito da

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

metodologia desenvolvida pelo TCU é auxiliar esse processo decisório mediante a disponibilização de instrumento estruturado, transparente e baseado em critérios objetivos, capaz de evidenciar quais empreendimentos apresentam maior potencial de geração de benefícios à sociedade e quais barreiras precisam ser superadas para sua conclusão. Adicionalmente, a iniciativa busca fortalecer a governança dos investimentos públicos, estimulando os gestores a manterem mecanismos permanentes de acompanhamento de seus portfólios de obras e a estabelecerem critérios claros para a priorização de empreendimentos.

35. Outro aspecto relevante é que a metodologia não se restringe ao universo de obras previamente fiscalizadas pelo Tribunal. Considerando que seu propósito é identificar empreendimentos relevantes para subsidiar discussões sobre retomada e conclusão de investimentos, a seleção pode alcançar obras que nunca tenham sido objeto de ação de controle específica por parte do TCU. Naturalmente, essa situação traz consigo o risco de que um empreendimento selecionado possua alguma irregularidade ainda não identificada pelos órgãos de controle. Entretanto, entende-se que esse risco potencial não deve ser analisado isoladamente, e sim à luz dos benefícios esperados com a conclusão dos empreendimentos. Em grande parte dos casos analisados, trata-se de obras que já receberam vultosos investimentos públicos, encontram-se em estágio avançado de execução e demandam volumes relativamente reduzidos de recursos para disponibilizar à população os benefícios para os quais foram originalmente concebidas. Nesses casos, a manutenção da paralisação ou do baixo ritmo de execução pode representar custo social e econômico muito superior ao risco associado à inexistência de fiscalização prévia específica.

36. A metodologia também não constitui certificação de regularidade dos empreendimentos selecionados nem representa juízo prévio acerca da adequação da gestão dos respectivos contratos. A inclusão de uma obra na lista de prioridades tem caráter estritamente informativo e busca tão somente indicar que, sob a ótica dos critérios adotados, sua conclusão pode proporcionar benefícios relevantes à sociedade. Permanecem integralmente preservadas as competências constitucionais do Tribunal para realizar auditorias, inspeções e demais ações de controle nos empreendimentos selecionados. Eventuais decisões de fiscalização continuarão sendo orientadas pelos critérios tradicionalmente adotados pelo Tribunal, especialmente risco, materialidade, relevância e oportunidade, observados os recursos disponíveis e as prioridades definidas no planejamento institucional. Assim, nada impede que empreendimentos constantes da lista venham a ser fiscalizados futuramente, caso apresentem indícios de irregularidades ou demais elementos que justifiquem a atuação do controle externo.

CONCLUSÃO

37. O presente trabalho apresentou a aplicação piloto da metodologia de seleção de obras relevantes paralisadas ou com baixo ritmo de execução desenvolvida no âmbito da SecexInfra para subsidiar a elaboração do Relatório Consolidado do Fiscobras 2026. A experiência conduzida junto ao DNIT permitiu avaliar a viabilidade prática da metodologia, testar os critérios definidos ao longo de sua construção colaborativa e verificar sua capacidade de produzir resultados consistentes, transparentes e rastreáveis para apoio ao processo de priorização de investimentos públicos.

38. A aplicação da matriz de decisão sobre a carteira de empreendimentos do DNIT demonstrou que é possível utilizar critérios objetivos para identificar obras com elevado potencial de geração de benefícios econômicos, sociais e logísticos, considerando simultaneamente aspectos relacionados à maturidade dos empreendimentos, à existência de impedimentos, à prioridade governamental, ao impacto esperado e à viabilidade de conclusão. Os resultados obtidos permitiram estruturar processo de seleção baseado em evidências, reduzindo subjetividades e ampliando a transparência das decisões relacionadas à priorização de investimentos.

39. A experiência também evidenciou a importância da construção participativa no processo de aplicação e aperfeiçoamento da metodologia. As discussões realizadas com as equipes técnicas do DNIT e as contribuições formalizadas pela autarquia possibilitaram identificar oportunidades de aprimoramento dos critérios originalmente propostos. Em consonância com os princípios da Resolução TCU nº 315/2020, que destaca a relevância da construção participativa para a formulação de medidas mais racionais, viáveis e efetivas, o diálogo com os responsáveis contribuiu para aumentar a aderência da metodologia às condições concretas de sua aplicação, sem afastar seus princípios fundamentais de objetividade, transparência e rastreabilidade. A experiência reforça, ainda, a conveniência de seu aperfeiçoamento contínuo a partir da aplicação prática e da interação com os atores envolvidos na gestão dos investimentos públicos.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

40. Nesse sentido, a aplicação piloto evidenciou a necessidade de incluir na metodologia um dispositivo que aborde, na medida do possível, a distribuição regional dos investimentos na lista final, em consonância com o princípio da regionalização do gasto previsto no art. 153 da Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2026. Assim, propõe-se a inclusão, no Capítulo 3 da metodologia à peça 12, item 'Seleção Final – Procedimentos', do seguinte dispositivo:

> **IV – Avaliar, sempre que compatível com os objetivos da seleção e com os critérios técnicos adotados, a distribuição regional dos empreendimentos priorizados, de modo a promover adequada representatividade territorial e contribuir com a regionalização do gasto**.

41. O piloto permitiu avaliar a operacionalização prática das etapas previstas na metodologia e verificar a adequação dos critérios propostos ao processo de seleção de empreendimentos prioritários. De modo geral, foi possível executar as etapas de pré-seleção e consulta aos gestores, validação e seleção final, bem como aplicar a matriz de decisão para comparação estruturada entre os empreendimentos analisados. O piloto também permitiu testar a utilidade das informações disponíveis e a consistência dos critérios adotados.

42. Percebeu-se, também, que alguns elementos da metodologia devem ser adaptados às características do setor ou do modelo de execução analisado. No caso específico do DNIT, por se tratar predominantemente de empreendimentos executados diretamente pela autarquia, sem transferências voluntárias ou repasses de recursos a entes subnacionais, o critério relacionado ao interesse e à capacidade do ente executor não é aplicável. Situações dessa natureza evidenciam a necessidade de ajustes pontuais na aplicação dos critérios, sem comprometer a lógica geral da metodologia. Ainda assim, os resultados obtidos indicam que a estrutura metodológica proposta é adequada ao propósito de identificar e priorizar obras relevantes, estando apta a ser aplicada a outros setores da infraestrutura pública.

43. Cabe reforçar que a lista de obras selecionadas não representa certificação de regularidade dos empreendimentos, nem substitui as competências dos órgãos gestores quanto à definição de prioridades ou as atribuições constitucionais do Tribunal no exercício do controle externo. Trata-se de instrumento destinado a ampliar a disponibilidade de informações para subsidiar os tomadores de decisão responsáveis pela alocação de recursos públicos.

44. Em essência, os resultados apresentados neste relatório constituem importante etapa de validação da metodologia e oferecem base concreta para sua utilização nos ciclos futuros do Fiscobras, contribuindo para o aperfeiçoamento contínuo do programa. A incorporação gradual dessa abordagem poderá ampliar a capacidade do Tribunal de fornecer informações qualificadas ao Congresso Nacional, além de induzir os gestores públicos a uma mentalidade de controle do portfólio de obras e gestão de prioridades, favorecendo a conclusão de empreendimentos relevantes, a redução do desperdício de recursos já investidos e a entrega mais célere dos benefícios esperados pela sociedade.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

45. Diante do exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) Aprovar alteração da metodologia para seleção de obras relevantes paralisadas ou com baixo ritmo de execução (peça 12), mediante inclusão, no item 3.4 – Seleção Final – Procedimentos, do seguinte dispositivo:

IV – Avaliar, sempre que compatível com os objetivos da seleção e com os critérios técnicos adotados, a distribuição regional dos empreendimentos priorizados, de modo a promover adequada representatividade territorial e contribuir com a regionalização do gasto.

b) Aprovar a lista final de dez obras prioritárias do DNIT constantes à Tabela 9 desta instrução, conforme resultado da aplicação piloto da metodologia autorizada pelo Acórdão 1.763/2026-Plenário;

c) Encaminhar à Presidência do Congresso Nacional e à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO), a lista de obras prioritárias do DNIT, mediante apêndice a ser incluído no Relatório Consolidado do Fiscobras 2026 (TC 018.148/2025-5);

d) Autorizar o acompanhamento das dez obras selecionadas na forma prevista na etapa 3.6 da metodologia, com vistas a monitorar sua evolução, verificar os efeitos da priorização e subsidiar os ciclos futuros do Fiscobras."

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

2. Solicitados esclarecimentos adicionais por meu gabinete, a unidade técnica juntou aos autos manifestação do DNIT, relatórios dos contratos, editais das licitações, versão consolidada da metodologia e novo pronunciamento (peças 31 a 35).

É o relatório.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208104.

VOTO

Trata-se de processo administrativo que retorna a este Colegiado com vistas à apreciação dos resultados da aplicação-piloto, junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da metodologia para seleção de empreendimentos relevantes, paralisados ou com baixo ritmo de execução, a serem informados ao Congresso Nacional na forma de apêndice do Relatório Consolidado do Fiscobras 2026 (TC 018.148/2025-5).

2. A Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura (SecexInfra) aplicou a matriz de decisão — com base em critérios objetivos — a cerca de 130 contratos da carteira de construção rodoviária do Departamento. Em seguida, excluiu os empreendimentos com recursos já assegurados e utilizou filtros de materialidade e de distribuição regional. A aplicação desses critérios resultou em lista de dez projetos prioritários, que demandam, em conjunto, R$ 524.799.499,77 para sua conclusão.

3. Em sua instrução, a unidade técnica propõe alterar a metodologia para incluir procedimento de avaliação da distribuição regional, aprovar a relação de obras, encaminhá-la ao Congresso Nacional como apêndice do Relatório Consolidado do Fiscobras 2026 e autorizar o acompanhamento das obras selecionadas; tal sugestão contou com a concordância de sua dirigente (peças 29 e 30).

4. Solicitados esclarecimentos adicionais por meu gabinete, a unidade instrutiva juntou aos autos manifestação do DNIT, relatórios dos contratos, editais das licitações, versão consolidada da metodologia e novo pronunciamento (peças 31 a 35).

5. Acolho a proposta da SecexInfra com os ajustes a seguir expostos.

6. A aplicação-piloto cumpriu sua finalidade. Permitiu testar a matriz de decisão em carteira real de obras públicas e identificar ajustes que a experiência recomendava. A inclusão, no subitem 3.4 da metodologia, de procedimento destinado a avaliar a distribuição regional dos empreendimentos priorizados é pertinente e consta da versão consolidada de peça 34, que deve ser aprovada.

7. No teste, a unidade técnica aceitou sugestões da autarquia de adaptar pontualmente alguns dos critérios e pesos inicialmente propostos. A metodologia admite essas acomodações, pois apresenta a matriz de decisão original apenas como exemplo, prevê a definição e o registro dos pesos adotados em cada aplicação e exige que se apontem as diferenças de critérios aplicáveis a cada setor — cautela também registrada no voto condutor do Acórdão 1.763/2026-TCU-Plenário. Os critérios e os pesos efetivamente utilizados, com a indicação dos valores originais, estão registrados na instrução de peça 29.

8. As alterações de notas entre as versões encaminhadas pelo DNIT e a forma de validação dos dados foram objeto de esclarecimentos da unidade técnica com base em informações prestadas pela autarquia. A etapa de validação prevista no subitem 3.3 da metodologia ocorreu, porém, de forma integrada às reuniões técnicas com o Departamento, sem registro das inconsistências e das checagens realizadas. Para a finalidade informativa desta primeira aplicação, os esclarecimentos são suficientes; já nos ciclos seguintes, essa etapa deverá ser documentada na forma prevista na metodologia (peças 34, p. 10, e 35, p. 2).

9. Os valores necessários à conclusão de cada uma das dez obras constantes da relação foram consignados pela unidade técnica na peça 29, p. 15. Os dados financeiros dos contratos foram, contudo, posteriormente atualizados com base no Sistema de Administração e Controle do DNIT, na posição de 5/10/2026 (peças 31, p. 2-3, e 32). Diante disso, as quantias deverão ser atualizadas pela aludida unidade na instrução do Relatório Consolidado do Fiscobras 2026, com indicação da data-base e das fontes utilizadas.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208105.

10. Quanto à caracterização dos empreendimentos, a SecexInfra, com apoio em informações do DNIT, aponta que as obras da autarquia, em regra, não chegam a ser paralisadas por falta de recursos, mas passam a ser executadas em ritmo reduzido. Em seis dos dez projetos selecionados, o prazo de execução atual supera o dobro do previsto no edital da licitação. Esse quadro se insere em contexto mais amplo, apontado em auditoria que subsidiou o parecer prévio sobre as Contas do Presidente da República de 2025 (Acórdão 1.198/2026-TCU-Plenário). Segundo esse trabalho, os contratos ativos de construção rodoviária exigiriam R$ 7,95 bilhões em 2026 para cumprir os prazos vigentes, ao passo que o DNIT tem investido, em média, R$ 2,21 bilhões por ano nesse grupo (peça 35, p. 2-3).

11. Nas quatro obras restantes, de início mais recente, a execução financeira —entre 40% e 71% — está aquém da fração já decorrida do prazo vigente, o que se enquadra no conceito de baixo ritmo adotado pela metodologia: execução inferior ao previsto (peça 34, p. 8).

12. Segundo o Departamento, com confirmação da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil, a principal restrição enfrentada pelas obras de construção rodoviária da autarquia é a insuficiência de recursos orçamentários, distribuídos entre diversos contratos simultâneos. Em relação a cada um dos dez empreendimentos selecionados, os recursos já comprometidos, na data-base da instrução, não cobriam o saldo contratual remanescente. Em alguns casos, a autarquia relata também pendências de outra natureza — desapropriação na BR-447/ES, revisão de projeto em fase de obras na BR-319/AM e condicionantes do Plano Básico Ambiental Indígena na BR-222/CE —, cujo tratamento se encontra em andamento (peça 31, p. 1-2). Essas circunstâncias não afastam o fato de que, sem aporte de recursos adicionais, o baixo ritmo de execução tenderá a persistir e a conclusão se apresentará comprometida, o que, por certo, adiará ainda mais a entrega dos benefícios esperados à sociedade. Por essa razão, a relação deve ser apresentada ao Congresso Nacional sob o título "Obras relevantes com risco de persistência do baixo ritmo de execução por insuficiência de recursos".

13. A relação tem caráter estritamente informativo. Conforme assentado na própria metodologia, o Tribunal não define, por si só, as obras a serem priorizadas, e a inclusão de um empreendimento na lista não representa validação prévia nem certificação de sua regularidade. Por isso, em vez de aprovar a relação, cabe ao TCU autorizar a inclusão da lista, nesses termos, no Relatório Consolidado do Fiscobras 2026.

14. Considero adequada, ainda, a autorização para que a unidade técnica acompanhe a evolução das obras selecionadas, na forma da etapa 3.6 da metodologia, com vistas a verificar os efeitos da priorização e subsidiar os ciclos futuros do Fiscobras.

15. Elogio, por fim, o trabalho desenvolvido pela equipe da SecexInfra e a colaboração do DNIT em todas as etapas da aplicação-piloto. Essa interlocução foi decisiva para que a nova vertente do Fiscobras chegasse ao seu primeiro ciclo de aplicação.

Ante o exposto, VOTO por que o Tribunal adote a minuta de acórdão que ora submeto a este Colegiado.

TCU, Sala das Sessões, em tagDataSessao.

MINISTRO JHONATAN DE JESUS
Relator

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208105.

ACÓRDÃO Nº 2833/2026 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 021.161/2025-9.
2. Grupo I – Classe de Assunto: VII – Administrativo.
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Órgão/Entidade: não há.
5. Relator: Ministro Jhonatan de Jesus.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura.
8. Representação legal: não há.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos, que tratam dos resultados da aplicação piloto, junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da metodologia para seleção de empreendimentos relevantes a serem considerados no Relatório Consolidado do Fiscobras 2026,

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, por unanimidade, ante as razões expostas pelo relator, em:

9.1. aprovar a versão consolidada da metodologia para seleção de empreendimentos relevantes, paralisados ou com baixo ritmo de execução, constante da peça 34, que inclui, em seu subitem 3.4, procedimento destinado a avaliar a distribuição regional das obras priorizadas;

9.2. autorizar a Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura a incluir no Relatório Consolidado do Fiscobras 2026 (TC 018.148/2025-5), em caráter informativo e na forma de apêndice, a relação dos dez empreendimentos selecionados na aplicação piloto — descrita na peça 29, p. 15 —, sob o título “Obras relevantes com risco de persistência do baixo ritmo de execução por insuficiência de recursos”, devendo a unidade, na instrução daquele processo:

9.2.1. atualizar os valores necessários à conclusão de cada empreendimento, com indicação da data-base e das fontes utilizadas;

9.2.2. registrar que a relação tem caráter informativo e que a inclusão de empreendimento na lista não representa validação prévia, certificação de regularidade ou juízo sobre a sua gestão.

9.3. autorizar a Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura a realizar o acompanhamento dos dez empreendimentos selecionados, na forma prevista na etapa 3.6 da metodologia, com vistas a monitorar sua evolução, verificar os efeitos da priorização e subsidiar ciclos futuros do Fiscobras;

9.4. arquivar os autos.

10. Ata n° 40/2026 – Plenário.
11. Data da Sessão: 14/10/2026 – Ordinária.
12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2833-40/26-P.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81208103.

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

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

(Assinado Eletronicamente)
JHONATAN DE JESUS
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 81208103.