GRUPO tagGrupo – CLASSE VII – Plenário
TC 016.497/2026-0
Natureza: Representação.
Órgão/Entidade: Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Goiás e no Distrito Federal (DNIT/MT).
Interessados: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (04.892.707/0001-00); Ministério dos Transportes.
Representação legal: não há.

SUMÁRIO: REPRESENTAÇÃO. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. CONCORRÊNCIA ELETRÔNICA. CONTRATAÇÃO INTEGRADA DE PROJETOS E OBRAS DO CONTORNO SUDESTE/NORDESTE DE GOIÂNIA/GO (BR-153/GO). OBRA INTEGRANTE DAS OBRIGAÇÕES DE CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA OBJETO DE SOLUÇÃO CONSENSUAL APROVADA PELO TCU. VEDAÇÃO À APLICAÇÃO DE RECURSOS DA UNIÃO EM OBRA DE RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA. DEFICIÊNCIAS DE PLANEJAMENTO E DE COORDENAÇÃO INSTITUCIONAL. MEDIDA CAUTELAR REFERENDADA. OITIVAS. PEDIDO DE RETOMADA DO CERTAME. INDEFERIMENTO. PROCEDÊNCIA DA REPRESENTAÇÃO. DETERMINAÇÃO. CIÊNCIA. ARQUIVAMENTO.

RELATÓRIO

Adoto como relatório a instrução elaborada no âmbito da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação), cuja proposta de encaminhamento contou com a anuência de seu corpo diretivo (peças 38 a 40):

"INTRODUÇÃO

1. Cuidam os autos de representação de Unidade Técnica do TCU, com pedido de adoção de medida cautelar *inaudita altera pars*, em decorrência de indícios de irregularidades verificados na contratação no regime de contratação integrada, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da elaboração dos projetos de engenharia e da execução das obras do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO, objeto da Concorrência Eletrônica 0241/2026-12. O mesmo investimento está previsto como o mais relevante no âmbito da solução consensual homologada por este Tribunal no Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário.

2. Especificamente, verifica-se a existência de contratação em duplicidade de um mesmo investimento, mediante contrato de obra pública e contrato de concessão, situação que tende a impor aos usuários da rodovia e ao Erário o custeio simultâneo da mesma intervenção. No caso dessa obra, há também o esvaziamento de parte relevante do objeto pactuado na solução consensual recentemente aprovada por esta Corte de Contas. Há, inclusive, potencial prejuízo ao acordo: impacta negativamente a avaliação de vantajosidade que fundamentou sua aprovação pelas partes e demanda alteração no projeto que será leiloado como condição para a saída da atual concessionária.

3. Diante da proximidade da abertura da sessão pública do certame, inicialmente designada para 29/9/2026, foi concedida medida cautelar pelo Exmo. Ministro Relator (peça 15), posteriormente referendada por meio do Acórdão 2.219/2026-TCU-Plenário, para que o DNIT se abstivesse de dar prosseguimento à

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 até a decisão de mérito desta Corte de Contas, evitando-se, assim, que a irregularidade venha a se concretizar e que sejam despendidos recursos e esforços administrativos em procedimento licitatório cujo objeto se sobrepõe ao de acordo de solução consensual.

HISTÓRICO

4. Em 31/1/2014 foi assinado o contrato de concessão do sistema rodoviário composto pelas rodovias BR-060, BR-153 e BR-262, no trecho de 1.176,50 km situado entre o Distrito Federal e o estado de Minas Gerais, objeto do Edital de Concessão 4/2013 da ANTT, tendo sido delegado à Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (Concebra).

5. O Programa de Exploração da Rodovia (PER – peça 6 – acesso em 29/7/2026), que integra o contrato de concessão na condição de Anexo 2, arrolou, entre as obras obrigatórias em trechos urbanos (item 3.2.2.1), a implantação, pela concessionária, de contorno em pista dupla no município de Goiânia/GO, na BR-153/GO, com extensão de 30 km.

6. Nos termos do mesmo item do PER, o traçado do contorno deveria ser aprovado pela ANTT e pelos municípios até o final do 24º mês da concessão, devendo as obras serem concluídas nos sessenta meses subsequentes à aprovação. A implantação do Contorno de Goiânia constituía, portanto, obrigação assumida pela concessionária desde a assunção do sistema rodoviário.

7. Essa obrigação, contudo, foi suspensa no curso do processo de relicitação da concessão. Por meio do Segundo Termo Aditivo (acesso em 30/7/2026) ao contrato decorrente do Edital 4/2013, **celebrado em 18/2/2022** com fundamento no art. 15 da Lei 13.448/2017 e nos arts. 7º e 8º do Decreto 9.957/2019, as partes ajustaram que ficariam suspensas, durante a vigência do aditivo, as obrigações de investimentos previstas no contrato de concessão originário e não contempladas em seu Anexo I, isto é, aquelas não qualificadas como investimentos essenciais (subcláusula 4.1).

8. A execução de contorno obrigatório em trechos urbanos não foi mantida entre os investimentos essenciais e, por essa razão, teve a respectiva remuneração excluída da tarifa: o Quadro 3 do aditivo registra, no item 9 – 'Execução de Contorno Obrigatório (Obras em Trechos Urbanos)' –, desconto de reequilíbrio de 1,38300%, correspondente aos 30 km previstos no PER, aplicado ao cálculo das tarifas de pedágio (subcláusula 5.2.1). Assim, desde 2022, a implantação do Contorno de Goiânia deixou de constituir obrigação exigível da concessionária.

9. Posteriormente, o contrato de concessão da Concebra veio a ser objeto de solução consensual, no âmbito do TC 024.992/2024-0, na qual participaram, além da concessionária, as unidades técnicas do **TCU, a ANTT e o Ministério dos Transportes.**

10. A solução proposta tratou do encerramento do contrato da Concebra, cujo trecho que havia sido desmembrado em três lotes: Rota do Zebu, com 439 km; Rota Sertaneja, com 521 km; e Rota do Pequi, com 216 km. A Rota do Zebu e a Rota Sertaneja já haviam sido licitados e hoje correspondem às concessões Way-262 e Way-153, respectivamente. A licitação do trecho remanescente, Rota do Pequi, BR-060/DF/GO, foi objeto da solução.

11. Em **8/4/2026**, foi apreciada pelo TCU a proposta de solução consensual, por meio do Acórdão 850/2026-TCU-Plenário, ocasião em que foram sugeridas alterações à proposta elaborada pela Comissão de Solução Consensual.

12. Ato contínuo, em **15/7/2026**, por meio do Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário, o Tribunal considerou atendidas as condicionantes fixadas, aprovou a proposta da Comissão de Solução Consensual, autorizou a assinatura do respectivo termo de autocomposição e autorizou a realização de monitoramento de sua execução, nos termos do art. 13 da IN-TCU 91/2022.

13. Entre os elementos da solução aprovada, destacam-se: (i) a realização de processo competitivo para substituição do controle acionário da concessionária da Rota do Pequi, tendo sido fixado dezembro de 2026 como prazo para a saída da Concebra e a entrada de novo operador (peça 139 do TC 024.992/2024-0, p. 4); (ii) a celebração de contrato modernizado para o trecho, com novo prazo contratual de 28 anos (peça 140 do TC 024.992/2024-0, p. 2); e **(iii) a previsão de investimentos totais de R$ 4,2 bilhões, dos quais R$ 1,3 bilhão (30,95%) destinados à construção do Contorno de Goiânia** (peça 139 do TC 024.992/2024-0, p. 4), com entrega prevista para 2031, em antecipação ao prazo de 2034 que vinha sendo considerado no projeto

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

em elaboração pela Infra S.A. (peça 140 do TC 024.992/2024-0, p. 2).

14. Nesse sentido, a construção do Contorno de Goiânia além de voltar a ser obrigação da concessionária no arranjo aprovado, constituiu como um dos principais fundamentos invocados para demonstração de vantajosidade da solução consensual.

15. Ocorre que, em **29/6/2026**, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) expediu o Edital de Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 (peça 4) no âmbito do processo administrativo 50612.000153/2026-00. No Sistema de Compras do Governo Federal o edital é numerado como 393011-38/2026. A licitação tem por objeto a 'Contratação Integrada para a elaboração dos Projetos de Engenharia (Básico/Executivo) e para a execução das obras do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO'.

16. O aviso de licitação foi publicado no Diário Oficial da União de **6/7/2026** (Seção 3, nº 124, p. 120), com início do recebimento das propostas em **6/7/2026**, às 8h30, na forma eletrônica. A sessão pública de abertura foi designada para 29/9/2026, às 10h (horário de Brasília).

17. Conforme o Estudo Técnico Preliminar 23/2026, que integra o Termo de Referência da contratação na condição de Anexo I, o empreendimento possui traçado projetado que contorna a leste da atual BR-153/GO, contornando as áreas urbanas de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo, em pista dupla e com total controle de acesso.

18. Trata-se de contratação a ser realizada sob regime de contratação integrada, de modo que a elaboração dos projetos básico e executivo e a execução das obras ficarão a cargo do mesmo contratado, a partir de anteprojetos de engenharia constantes no Termo de Referência.

19. O valor total estimado da contratação, que corresponde ao valor máximo aceitável, é de **R$ 1.126.663.538,88 (um bilhão, cento e vinte e seis milhões, seiscentos e sessenta e três mil, quinhentos e trinta e oito reais e oitenta e oito centavos),** com data-base de abril de 2026, na condição onerada.

20. Quanto aos prazos, o Estudo Técnico Preliminar estabelece prazo de execução de 2.040 (dois mil e quarenta) dias, contados da emissão da Ordem de Início de Serviços, e prazo de vigência de 2.130 (dois mil, cento e trinta) dias, contados da assinatura do contrato. Ou seja, a conclusão do empreendimento pelo DNIT está prevista para pouco mais de cinco anos e seis meses após o início dos serviços, prazo que, nos termos do art. 111 da Lei 14.133/2021, será automaticamente prorrogado caso o objeto não seja concluído no período firmado. Portanto, a **licitação a ser feita em setembro de 2026 posiciona a conclusão das obras não antes de maio de 2032**, caso o cronograma de execução estimado na licitação seja fielmente cumprido.

21. Em **4/8/2026**, tendo em vista que a implantação do Contorno de Goiânia encontra-se prevista no contrato de concessão do sistema rodoviário BR-060/153/262/DF/GO/MG, que a obra permanece entre as obrigações da concessionária no arranjo aprovado pelo Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário, e que a mesma é objeto da Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 do DNIT, a AudRodoviaAviação representou ao TCU (peças 12-14), com pedido de medida cautelar *inaudita altera pars*, para que o leilão fosse suspenso até posterior pronunciamento do Tribunal.

22. Diante da proximidade da abertura da sessão pública do certame, inicialmente designada para 29/9/2026, foi concedida medida cautelar pelo Exmo. Ministro Relator (peça 15), posteriormente referendada por meio do Acórdão 2.219/2026-TCU-Plenário, para que o DNIT se abstivesse de dar prosseguimento à Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 até a decisão de mérito desta Corte de Contas. Na ocasião, foi determinado que fossem promovidas oitivas do DNIT e do Ministério dos Transportes (peça 15):

> c) determinar a oitiva do DNIT para que, no prazo de 15 (quinze) dias, se manifeste sobre os fatos apontados nesta representação e sobre os pressupostos da medida cautelar ora adotada, em especial quanto a:
>
> c.1) providências adotadas e a serem adotadas em relação à Concorrência Eletrônica 241/2026-12, ante a previsão do Contorno de Goiânia na solução consensual aprovada pelo Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário;
>
> c.2) resultados, prazos e instrumento de formalização das análises técnica, jurídica e institucional noticiadas por meio do Ofício 231269/2026/DF/SER-GO;
>
> c.3) compatibilidade da contratação pretendida com a vedação prevista no art. 7º, parágrafo único,

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

da Lei 12.379/2011.

d) determinar a oitiva do DNIT e do Ministério dos Transportes para que, no prazo de 15 (quinze) dias, se manifestem sobre:

d.1) a motivação para a realização da contratação do Contorno de Goiânia pelo DNIT neste momento, considerando a previsão do investimento na solução consensual aprovada pelo Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário e a situação orçamentária da autarquia;

d.2) a existência de consultas prévias entre o DNIT e a ANTT a respeito dos projetos de engenharia e da situação do trecho rodoviário, encaminhando o resultado de eventuais tratativas;

d.3) as razões pelas quais os projetos de engenharia foram obtidos por intermédio de entidade da administração estadual, e não diretamente da ANTT.

23. Nesse sentido, a presente instrução tem como objetivo analisar as manifestações do DNIT e do Ministério dos Transportes e propor os devidos encaminhamentos ao Relator.

EXAME TÉCNICO

24. Em resposta às oitivas promovida por esta Secretaria, por meio do Ofício 30127/2026-TCU/Seproc (peça 16) e do Ofício 30128/2026-TCU/Seproc (peça 18), datados de 10/8/2026, o DNIT e Ministério dos Transportes apresentaram, tempestivamente, as informações e esclarecimentos constantes das peças 23 a 30.

Manifestação do DNIT

25. O DNIT se manifestou por meio do Ofício Nº 264973/2026/SETDEM/AUDINT/DNIT SEDE (peça 23), no qual encaminha Ofício nº 261044/2026/DF/SRE-GO (peça 24), em que a Superintendência Regional do DNIT nos Estados de Goiás e do Distrito Federal apresenta os esclarecimentos pertinentes aos pontos suscitados na oitiva e na medida cautelar.

26. Quanto às providências a serem adotadas em relação à Concorrência Eletrônica 241/2026-12, ante a previsão do Contorno de Goiânia na solução consensual aprovada pelo Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário, informa que, em atendimento à determinação cautelar proferida pelo TCU, o procedimento licitatório encontra-se suspenso até posterior deliberação da Corte de Contas acerca da matéria.

27. Em relação aos resultados, prazos e instrumento de formalização das análises técnica, jurídica e institucional noticiadas por meio do Ofício nº 231269/2026/DF/SER-GO, informa que tais análises encontram-se devidamente formalizadas nos respectivos processos administrativos nos quais teriam sido promovidas as avaliações técnicas e institucionais relacionadas ao empreendimento objeto da Concorrência Eletrônica nº 241/2026-12, cuja tramitação, inclusive, teria sido reconhecida pelo próprio TCU nas fundamentações constantes do Despacho encaminhado.

28. Sobre a necessidade de compatibilização entre os instrumentos administrativos envolvidos, bem como os aspectos relacionados à coordenação institucional entre órgãos e entidades vinculados ao Ministério dos Transportes, alega que os processos se encontram atualmente submetidos às instâncias competentes para a apreciação da matéria, aguardando as deliberações necessárias à definição das providências administrativas cabíveis.

29. No que se refere à vedação prevista no art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011, informou que a compatibilidade com o dispositivo legal constituiria premissa que orientaria as providências administrativas atualmente adotadas pela SER-GO/DNIT, uma vez que a contratação promovida pelo DNIT não se caracterizaria como investimento destinado à execução de obra conclusivamente inserida no objeto da futura concessão, razão pela qual não se verificaria afronta ao dispositivo legal mencionado.

30. Alega ainda que as deliberações administrativas se encontrariam submetidas às instâncias institucionalmente competentes, uma vez que a matéria exigiria coordenação entre os órgãos e as entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes.

31. Ademais, segundo a SER-GO, a avaliação das medidas necessárias contemplaria a plena compatibilização entre os instrumentos envolvidos, incluindo eventuais adequações jurídicas, técnicas e administrativas que assegurem a regularidade da contratação, a exemplo da possível remodulação dos serviços e obras a serem incorporados ao futuro contrato de concessão.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

32. Sobre a motivação para contratação de uma obra prevista em solução consensual, levando em conta a situação orçamentária do DNIT, a SER-GO defende que a motivação não seria contemporânea à solução consensual. A implantação do Contorno de Goiânia seria uma demanda histórica relacionada à infraestrutura de transportes da região metropolitana fundamentada em estudos técnicos desenvolvidos ao longo dos anos. Nesse sentido, a instauração do procedimento licitatório teria ocorrido com fundamento nos elementos técnicos e administrativos disponíveis à época, em consonância com as atribuições institucionais conferidas ao DNIT no âmbito do planejamento e da implantação da infraestrutura rodoviária federal.

33. Destaca ainda que a publicação do edital teria ocorrido em 6/7/2026, enquanto a solução consensual teria sido proferida em 15/7/2026, ou seja, na época da publicação do certame, não haveria comunicação institucional dirigida ao DNIT nem ato formal apto a indicar que o futuro contrato decorrente da reestruturação da concessão poderia contemplar solução potencialmente relacionada ao objeto licitado pela autarquia.

34. Argumenta, portanto, que a motivação deve ser analisada à luz do contexto existente no momento da publicação do edital pelo DNIT, considerando os estudos, planejamento e competências do DNIT, sem prejuízo à eventual reavaliação diante da superveniência de fatos relevantes relacionados à solução consensual posteriormente aprovada pelo TCU.

35. Quanto ao questionamento sobre a existência de consultas prévias entre o DNIT e a ANTT a respeito dos projetos de engenharia e da situação do trecho rodoviário, informa que não foram identificados registro de tais consultas do DNIT com a ANTT e que a dinâmica institucional relativa ao planejamento e à execução da política nacional de infraestrutura estariam estruturadas a partir de diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, ao qual tanto DNIT, quanto a ANTT estão vinculados.

36. No tocante às razões pelas quais os projetos de engenharia teriam sido obtidos por intermédio de entidade da administração estadual e não diretamente da ANTT, o DNIT alega que a transferência do projeto estaria diretamente relacionada ao cenário existente à época, na qual a GOINFRA não teria conseguido viabilizar a implantação do empreendimento. Nesse sentido, a celebração do Acordo de Cooperação Técnica entre a GOINFRA e o DNIT teria sido fundamentado na necessidade de preservar os estudos e projetos já elaborados com recursos públicos, evitando a perda do investimento técnico já realizado e possibilitando o aproveitamento do acervo existente em iniciativas voltadas à implantação do empreendimento.

37. De acordo com a SER-GO, a cooperação entre os entes públicos envolvidos teria sido estabelecida com o propósito de promover a atuação coordenada entre as instituições, em especial no que se refere à implementação de soluções voltadas à melhoria da infraestrutura de transportes e ao fortalecimento da segurança viária. Ademais, a obtenção do projeto por meio da GOINFRA não teria decorrido pela adoção de procedimento dissociado da atuação da ANTT, mas do aproveitamento de acervo técnico regularmente disponibilizado à administração pública, mediante instrumentos administrativos formalmente constituídos, em consonância com os princípios da eficiência, da economicidade, da cooperação institucional e da supremacia do interesse público.

38. Por fim, a autarquia conclui defendendo que a continuidade do procedimento licitatório possa ser compatibilizada com as análises técnicas, jurídicas, e institucionais em curso, tendo em vista que a definição quanto à responsabilidade pela execução do empreendimento ainda estaria submetida às instancias competentes no âmbito do MT.

39. Propõe, então, que seja autorizada a retomada da Concorrência Eletrônica nº 241/2026-12, mantendo-se o compromisso institucional do DNIT de somente celebrar o instrumento contratual após a conclusão das deliberações ministeriais relacionadas à definição da responsabilidade pela execução do empreendimento e à consolidação das diretrizes aplicáveis ao caso.

> Nesse contexto, com a máxima vênia, propõe-se que seja autorizada a retomada da Concorrência Eletrônica nº 241/2026-12, mantendo-se o compromisso institucional do DNIT de promover a celebração do instrumento contratual somente após a conclusão das deliberações ministeriais relacionadas à definição da responsabilidade pela execução do empreendimento e à consolidação das diretrizes aplicáveis ao caso. Tal encaminhamento possibilita a preservação dos atos administrativos já praticados, sem prejuízo da observância das determinações emanadas pelo Tribunal de Contas da União, assegurando, ao mesmo tempo, a necessária coordenação

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

institucional entre os órgãos envolvidos e a plena observância dos princípios da legalidade, da eficiência, da economicidade e da supremacia do interesse público.

Manifestação do Ministério dos Transportes

40. O Ministério dos Transportes apresentou sua manifestação à oitiva por meio do Ofício Nº 660/2026/SE (peça 25), no qual foram encaminhados os seguintes documentos: Ofício nº 2080/2026/SNTR (peça 26), Despacho nº 92/2026/CINF - SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (peça 27), Ofício nº 266364/2026/SETDEM/AUDINT/DNIT SEDE (peça 28), além dos Ofícios Nº 264973/2026/SETDEM/AUDINT/DNIT SEDE (peça 23) e nº 261044/2026/DF/SER-GO (peça 24), que há haviam sido apresentados pelo DNIT.

41. Em sua oportunidade de se manifestar, o MT apresentou os mesmos documentos encaminhados pelo DNIT, sem esclarecimentos ou informações adicionais.

Análise

42. Assim como trazido na representação, resta evidenciada a sobreposição da obra de implantação do Contorno de Goiânia, objeto da Concorrência Eletrônica 0241/2026-12, do contrato vigente da Concebra e previsto na solução consensual objeto do Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário, o que contraria o art. 7º da Lei 12.379/2011.

43. Como pode ser observado no PER vigente da Concebra, no item 3.2.2.1 (peça 6, p. 38 e 39), está prevista a execução, como obra obrigatória em trecho urbano, a implantação de contorno em pista dupla no município de Goiânia-GO, com extensão de 30,0 km.

> 3.2.2.1 **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos**
>
> - **Objeto:** conjunto de obras e serviços de duplicação por meio de contornos em trechos urbanos da Rodovia.
> - **Período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios):** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e deve ser concluída até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, salvo as exceções expressamente indicadas abaixo.
> - **Período de Obras:** inicia-se a partir da aprovação do traçado pela ANTT e pelos Municípios nos quais o contorno será implantado devendo ser concluída nos 60 (sessenta) meses subsequentes.
>
> A partir da data de assunção do Sistema Rodoviário a Concessionária deverá implantar contornos de pista dupla nos seguintes trechos urbanos:
>
> ***Quantitativos e localização para implantação de contornos em pista dupla em trechos urbanos***

Lote	Município	Rodovia	Extensão (km)	Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado (km)
5	Goiânia - GO	BR-153/GO	30	0

> Para aprovação do traçado do contorno em trecho urbano junto a ANTT e junto aos Municípios, será assistido a Concessionária o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, prorrogáveis mediante a apresentação de pedido fundamentado pela Concessionária em que se demonstre a ausência de responsabilidade pelo não atendimento do prazo.

44. Adicionalmente, em **2/9/2026**, foi publicado o Edital de Processo Competitivo nº 3/2026 (peça 36), cujo objeto é a alienação de 100% das ações da Concebra, compreendendo a exploração da infraestrutura e da prestação dos serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação, monitoração, implantação de melhorias, manutenção do nível de serviço e ampliação de capacidade do sistema rodoviário

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

composto pelas rodovias BR-060/153/DF/GO, abrangendo o trecho entre Brasília/DF e Hidrolândia/GO, com extensão total de 211,600 km, denominado Rota do Pequi.

45. O Processo Competitivo iniciou sua fase de Consulta Pública em 4/9/2026, cujo encerramento se dará em 13/10/2026. A data estabelecida para o leilão do projeto é **11/12/2026**.

46. Conforme consta no Programa de Exploração da Rodovia – Volume II (peça 37, p. 15), está prevista a obrigação de implementação, no 6º ano de concessão, do Contorno de Goiânia, com extensão prevista de 43,522 km.

B. Contorno

As intervenções para execução de contornos na **BR-153/GO** deverão ser implantadas de acordo com a localização, tipo e prazo dispostos na tabela a seguir:

Tabela 11 – Obras de Contorno da BR-153/GO

Rodovia	SNV	Km Inicial	Km Final	Extensão	Coordenadas - Iniciais		Coordenadas - Finais		Complemento (tipo)	Ano
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude		
BR-153/GO	Contorno de Goiânia	0,000	43,522	43,522	16°34'49,98"S	49°10'02,6"O	16°52'11,68"S	49°15'03,89"O	Implantação inclusive OAE's	6°

47. A implantação prevista no PER do Edital de Processo Competitivo nº 3/2026 (peça 36) se sobrepõe ao objeto do Edital de Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 (peça 4). Isso significa que, caso seja dado prosseguimento ao certame lançado pelo DNIT, haverá dois processos licitatórios concomitantes na praça para contratação da mesma intervenção, qual seja, a implantação do contorno da BR-153/GO em Goiânia, uma contratação por meio de concessão, a cargo da ANTT, e outra por meio de obra pública, a cargo do DNIT.

48. Ocorre que a legislação estabelece que a existência de contrato de concessão prevendo a execução do investimento constitui fato impeditivo para a celebração de contrato do DNIT destinado à execução da mesma obra.

> Art. 6º A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:
>
> I - (VETADO);
>
> II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;
>
> III - parceria público-privada.
>
> (...)
>
> Art. 7º A União poderá aplicar recursos financeiros no SFV, qualquer que seja o regime de administração adotado.
>
> **Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I a III do art. 6º, é vedada a aplicação de recursos da União em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas**. (destaques acrescidos)

49. Considerando que há previsão da obra no contrato vigente e que na celebração do contrato do Processo Competitivo nº 3/2026 permanecerá a obrigação de execução do contorno de Goiânia, o prosseguimento do certame previsto no Edital de Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 constitui flagrante afronta à legislação, que estabelece que a existência de contrato de concessão prevendo a execução do investimento constitui fato impeditivo para a celebração de contrato do DNIT destinado à execução da mesma obra.

50. Provocado a se manifestar, o DNIT defendeu a necessidade das intervenções devido a uma demanda histórica relacionada à infraestrutura de transportes da Região Metropolitana de Goiânia, fundamentada em estudos técnicos desenvolvidos ao longo dos anos e voltada à melhoria da mobilidade, ao redirecionamento do tráfego de longa distância, ao aumento da segurança viária e ao fortalecimento da logística regional.

51. Não se questiona, no entanto, a necessidade da referida intervenção, mas na contratação, via

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

orçamento da União, de obra contemplada em contrato de concessão vigente, objeto de solução consensual e que, no momento, conta com Edital de Processo Competitivo aberto que prevê a execução da mesma obra.

52. Em adição, o DNIT argumenta que quando da tomada da decisão pela publicação do Edital de Concorrência Eletrônica 0241/2026-12, ainda não havia sido proferido o Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário.

53. É fato que a publicação do Edital Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 ocorreu nove dias antes da deliberação do TCU acerca da solução consensual. No entanto, considerando que o Ministério dos Transportes era partícipe do processo consensual para otimização contratual e cuja solução estava em vias de ser julgado pelo Tribunal, a publicação de Edital para contratação de intervenção com tamanho potencial de impacto no orçamento da Autarquia demonstra graves indícios de deficiências de planejamento e de coordenação institucional entre o MT, o DNIT e a ANTT.

54. Ademais, o procedimento de solução consensual tramitava na Corte desde 2024 (TC 024.992/2024-0), tendo sido apreciado em sessão plenária de 8/4/2026, ocasião em que foram fixadas condicionantes à proposta, e novamente em 15/7/2026, quando aprovado. Os julgamentos são públicos, as deliberações foram divulgadas e, como já demonstrado, a construção do Contorno de Goiânia integrava expressamente o escopo da negociação, tendo sido apresentada como um dos principais benefícios do acordo. Assim, a informação relevante para o planejamento da contratação era de conhecimento público e acessível ao DNIT antes da expedição do edital.

55. Nesse sentido, os argumentos trazidos pelo DNIT e pelo MT não são suficientes para desenquadrar a situação fática da vedação do art. 7º da Lei 12.379/2011, situação que ensejou a proposta de adoção da medida cautelar.

56. O pressuposto do *fumus boni iuris*, portanto, está caracterizado ante a inclusão, no edital do DNIT, de investimento já pactuado no âmbito do contrato de concessão atualmente vigente, objeto de solução consensual aprovada no TCU e objeto de Edital de Processo Competitivo publicado, afrontando diretamente o art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011, que veda a aplicação de recursos financeiros da União em obras ou serviços que constituam responsabilidade de concessionárias.

57. Além disso, a possibilidade de dois Editais concomitantes para contratação da mesma intervenção gera riscos de cobrança em duplicidade (via tarifa de pedágio e via orçamento público). Tal constatação, além de contrariar o art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011, demonstra deficiências no planejamento e na coordenação institucional entre os órgãos e as entidades envolvidas (DNIT, ANTT e Ministério dos Transportes).

58. As manifestações do DNIT e do MT não foram no sentido de descaracterizar essas irregularidades, mas de esclarecer como se desenrolaram os fatos que levaram à concretização da situação.

59. O MT, responsável pela coordenação das autarquias que executam a política de transportes que a pasta ministerial define, sequer se manifestou sobre a manutenção da responsabilidade da obra sob a responsabilidade do Dnit, com o consequente encerramento da solução consensual ora em processo competitivo, ou sobre a manutenção da obra no âmbito da solução consensual, com a consequente revogação da licitação do Dnit.

60. O Ministério, que é o responsável pela coordenação institucional entre os órgãos que executam sua política de transporte, se absteve de realizar essa coordenação mesmo tendo sido instado a se manifestar sobre os fatos narrados nessa representação.

61. Em relação ao pressuposto do *periculum in mora*, persiste o risco de dano caso a medida cautelar não seja adotada pelo Tribunal. Caso seja revertida a suspensão cautelar do edital, uma vez aberta a sessão e julgadas as propostas, ingressam terceiros interessados na relação jurídica, com legítima expectativa quanto à contratação, e a Administração já terá incorrido nos custos e nos esforços administrativos inerentes ao procedimento, de modo que a reversão do quadro se torna progressivamente mais onerosa e complexa.

62. Por outro lado, não se observa perigo da demora reverso relevante. A medida proposta apenas evita o prosseguimento do certame, sem extingui-lo e sem lesar direito de licitante, uma vez que não houve julgamento de propostas, adjudicação, homologação ou assinatura de contrato, não havendo, portanto, vínculo jurídico ou expectativa consolidada a ser desfeita.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

63. Tampouco há risco de os usuários da rodovia ficarem privados de nova infraestrutura. As obras para execução do Contorno de Goiânia permanecem contratualmente asseguradas no âmbito do contrato de concessão e estão previstas no PER do Edital de Processo Competitivo nº 3/2026.

64. Essa situação também afasta a execução da obra do contexto de restrição orçamentária no qual a carteira de contratos da autarquia supera em 3,6 vezes a sua capacidade histórica de financiamento.

65. Dessa forma, não havendo risco de dano grave e de difícil reparação a qualquer interessado em decorrência da eventual adoção da medida, não fica caracterizado o *periculum in mora* reverso.

66. Pelo exposto, propõe-se determinar a manutenção da medida cautelar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com fundamento no art. 276, caput, do Regimento Interno/TCU, que se abstenha de dar prosseguimento ao Edital Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 até que o Tribunal decida sobre o mérito desta representação.

67. Cabe ainda destacar que o as irregularidades observadas neste processo foram observadas também em casos análogos envolvendo contratação pelo DNIT de obras com sobreposição de obrigações de concessões vigentes, o que pode demonstrar falhas no planejamento do Ministério dos Transportes e seus órgãos e autarquias vinculadas.

68. O TC 016.499/2026-3, por exemplo, trata do Edital de Concorrência nº 90238/2026 do DNIT, cujo objeto é a contratação de obras de implantação de vias laterais em Pimenta Bueno/RO, em trecho concedido à concessionária Rodovia Nova 364 S.A., sobrepondo obrigação presente no PER da concessão. O edital encontra-se suspenso por força de medida cautelar concedida pelo Relator do processo e referendada pelo Acórdão nº 2657/2026-TCU-Plenário.

69. Outro caso é tratado no TC 005.148/2026-0, que trata de indícios de irregularidades na pretendida contratação em duplicidade da construção de nova ponte na BR-153, divisa entre Goiás e Minas Gerais. A implantação da referida ponte consta dentre as obrigações da Concessão da Rota Sertaneja e, também é objeto da Concorrência Eletrônica 0480/24-12, conduzida pelo DNIT. O certame também se encontra suspenso por força de medida cautelar concedida pelo Relator e referendada pelo TCU por meio do Acórdão 675/2026-TCU-Plenário.

70. Mais recentemente, em 8/9/2026, o DNIT publicou o Edital 90348/2026-22 no valor de R$ 319.496.540,86 para a realização de obras na travessia urbana de Ariquemes, na BR-364/RO, em trecho que também está sob a gestão da concessionária Rodovia Nova 364 S.A. O edital foi suspenso em 30/9/2026 após a AudRodoviaAviação solicitar informações para avaliar se nesse caso também se configura a sobreposição de objetos com o contrato de concessão.

71. Observa-se, portanto, que a presente situação se trata da terceira, talvez a quarta, ocorrência recente, objeto de representação no TCU, envolvendo a contratação de obras pelo DNIT em trechos concedidos nos quais os investimentos já se encontram previstos no contrato de concessão. Tal recorrência do fenômeno sugere falha de natureza sistêmica, e não erro pontual de uma unidade regional. Ademais, há a possibilidade de ocorrência de outros editais e/ou contratações, eiradas dos mesmos vícios, que podem não terem sido detectadas pelo TCU.

72. Nesse sentido, deve ser realizada nova oitiva do DNIT e do MT para que se manifestem em quinze dias, quanto ao mérito da representação e quanto à ocorrência reiterada de processos para contratação de obras e serviços se sobrepõe a obrigações de concessões de rodovias federais. Quanto ao Ministério dos Transportes, deve ser instado a se manifestar definitivamente quanto à manutenção das obras no acordo consensual ou na responsabilidade do Dnit, devendo deixar claro em sua decisão a ponderação sobre as consequências para o acordo consensual, para o orçamento do Dnit e para a efetiva concretização das obras.

CONCLUSÃO

73. Esta instrução teve como objetivo analisar as manifestações das oitivas prévias promovidas em face do DNIT e do MT em função de representação, com pedido de medida cautelar, que trata de indícios de irregularidades verificados na contratação para elaboração dos projetos de engenharia e da execução das obras do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO, objeto da Concorrência Eletrônica 0241/2026-12.

74. Em suma, foram encontradas evidências de sobreposição entre o objeto da Concorrência Eletrônica

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

0241/2026-12 com as obrigações previstas no contrato de concessão da concessionária Concebra, com os termos da solução consensual aprovada por meio do Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário e com as obrigações previstas no Edital do Processo Competitivo nº 3/2026, o que contraria o art. 7º da Lei 12.379/2011, que veda a aplicação de recursos financeiros da União em obras ou serviços que constituam responsabilidade de concessionárias.

75. O edital da Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 prevê elaboração dos projetos de engenharia e da execução das obras do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO, cujo valor total estimado alcança R$ 1.126.663.538,88, sendo que o mesmo investimento já se encontra previsto em solução consensual aprovada por este Tribunal, cujo acordo deu origem ao Edital do Processo Competitivo nº 3/2026 para alienação de 100% das ações da Concebra, compreendendo a exploração da infraestrutura e da prestação dos serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação, monitoração, implantação de melhorias, manutenção do nível de serviço e ampliação de capacidade do sistema rodoviário composto pelas rodovias BR-060/153/DF/GO, abrangendo o trecho entre Brasília/DF e Hidrolândia/GO, com extensão total de 211,600 km, denominado Rota do Pequi.

76. Tendo em vista o pedido da representação de medida cautelar *inaudita altera pars*, o Relator, ao considerar presentes os pressupostos do *fumus boni iuris* e *periculum in mora*, decidiu pela concessão da medida cautelar e a realização de oitiva acerca da suspensão cautelar da Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 do DNIT.

77. Analisadas as manifestações do DNIT e do MT, entendeu-se que tal medida deve ser mantida uma vez que as manifestações apresentadas não foram capazes de descaracterizar as irregularidades que levaram o Relator a determinar a suspensão cautelar do Edital.

78. As manifestações das entidades ouvidas não atacaram a irregularidade que se desenha com a Concorrência Eletrônica 0241/2026-12 do DNIT, qual seja, a alocação de recursos públicos em obras já incluídas em contrato de concessão, em desacordo com a vedação explícita do art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011 e contrariando o art. 24, inciso II, da Lei 10.233/2001, e o art. 9º, § 4º, da Lei 8.987/1995.

79. Adicionalmente, foi proposto determinar oitiva ao DNIT e ao MT, caso optem por complementar suas manifestações acerca de possível prosseguimento do processo de contratação da Concorrência Eletrônica 0241/2026-12, o façam no prazo de quinze dias. Quanto ao Ministério dos Transportes, deve ser ainda instado a se manifestar conclusivamente quanto à manutenção das obras no acordo consensual ou na responsabilidade do Dnit, devendo deixar claro em sua decisão a ponderação sobre as consequências para o acordo consensual, para o orçamento do Dnit e para a efetiva concretização das obras.

80. Por fim, tendo em vista ser esta a terceira, talvez a quarta, ocorrência recente, objeto de representação no TCU, envolvendo a contratação de obras pelo DNIT em trechos concedidos nos quais os investimentos já se encontram previstos em contratos de concessão, será proposta oitiva para que o MT se manifeste sobre as causas dessas ocorrências e as medidas que serão tomadas para que elas não se multipliquem, visto que que apontam para uma possível falha de natureza sistêmica de planejamento e coordenação institucional para contratação de obras e serviços.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

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

a) manter a medida cautelar, adotada em 10/8/2026, pelo Relator, referendada pelo Colegiado por meio do Acórdão 2.219/2026-TCU-Plenário, no sentido de que suspenda a Concorrência Eletrônica 241/2026-12 até que o Tribunal delibere sobre o mérito da matéria;

b) determinar, nos termos do art. 276, § 3º, do Regimento Interno/TCU, a oitiva do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e do Ministério dos Transportes para, no prazo de 15 dias, manifestar-se definitivamente sobre os fatos apontados na representação, especialmente quanto à sobreposição de intervenções objeto da Concorrência Eletrônica 241/2026-12, e do Edital do Processo Competitivo nº 3/2026;

c) determinar, nos termos do art. 276, § 3º, do Regimento Interno/TCU, a oitiva do Ministério dos Transportes para que:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

c.1) se manifestar conclusivamente quanto à manutenção das obras no acordo consensual ou na responsabilidade do Dnit, devendo deixar claro em sua decisão a ponderação sobre as consequências para o acordo consensual, para o orçamento do Dnit e para a efetiva concretização das obras;

c.2) se manifeste acerca das causas das reiteradas ocorrências de tentativas de contratação pelo Dnit de obras em segmentos sob concessão e em conflito com obrigações das concessões e as medidas que serão tomadas para que elas não se multipliquem, visto que que apontam para uma possível falha sistêmica no planejamento e coordenação institucional para contratação de obras e serviços, pelo DNIT, de obrigações constantes em contratos de concessão; e

d) encaminhar cópia da presente instrução ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, ao Ministério dos Transportes e à Agência Nacional de Transportes Terrestres a fim de subsidiar as manifestações a serem requeridas."

É o relatório.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216843.

VOTO

Trata-se de representação, com pedido de medida cautelar, formulada pela Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil (AudRodoviaAviação) acerca de indícios de irregularidade na Concorrência Eletrônica 241/2026-12, promovida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para contratação integrada dos serviços de elaboração dos projetos de engenharia e execução das obras do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO, na BR-153/GO, com valor total estimado de R$ 1.126.663.538,88.

2. A unidade técnica apontou que o mesmo investimento integra as obrigações do contrato de concessão referente ao Edital 4/2013, objeto da solução consensual aprovada pelo Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário, no âmbito do TC 024.992/2024-0, para o trecho denominado Rota do Pequi.

3. Por meio do despacho de peça 15, determinei cautelarmente ao DNIT a suspensão do certame e promovi as oitivas da autarquia e do Ministério dos Transportes, concedendo-lhes o prazo de 15 dias para manifestação. A medida foi referendada pelo Acórdão 2.219/2026-TCU-Plenário.

4. Em resposta, o Departamento informou que o procedimento licitatório se encontra suspenso e sustentou que a contratação não se destina a obra "*conclusivamente inserida no objeto da futura concessão*". Alegou, ainda, que a implantação do contorno constitui demanda histórica — anterior à solução consensual — e que o edital foi publicado antes da prolação do Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário. Admitiu não ter consultado formalmente a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre o assunto antes de publicar o instrumento convocatório. Por fim, pediu autorização para retomar a concorrência, com o compromisso de somente celebrar o contrato após a conclusão das deliberações do Ministério dos Transportes sobre quem será o responsável pela execução do empreendimento (peça 23, p. 2, e peça 24, p. 1-3).

5. O ministério, por sua vez, limitou-se a encaminhar os documentos produzidos pelo DNIT, sem esclarecimentos ou informações adicionais.

6. Em seguida, a AudRodoviaAviação registra que a ANTT publicou, em 2/9/2026, o Edital de Processo Competitivo 3/2026, referente à troca do controle acionário da concessionária responsável pela Rota do Pequi, em cumprimento ao pactuado no termo de solução consensual. O Programa de Exploração da Rodovia (PER) que acompanha o edital prevê a implantação do Contorno de Goiânia, com extensão de 43,522 km no 6º ano da concessão. Diante disso, a unidade propõe manter a cautelar e promover nova oitiva do DNIT e do Ministério dos Transportes sobre o mérito. Propõe ainda oitiva específica da Pasta para que se manifeste conclusivamente sobre a manutenção da obra no acordo consensual ou sob a responsabilidade do Departamento, bem como sobre as causas das sucessivas iniciativas dessa autarquia voltadas à contratação dos serviços de construção de obras em segmentos concedidos (peça 36, p. 3, peça 37, p. 11 e 15, e peças 38 a 40).

7. Feito o resumo dos fatos, passo a examinar a matéria.

8. Acolho a análise da unidade instrutiva quanto à sobreposição de objetos e à incidência da vedação do art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011. Dela divirjo, contudo, em relação à pertinência de nova rodada de oitiva pois entendo que o processo já reúne as condições necessárias para julgamento de mérito.

9. O DNIT foi instado a se manifestar sobre os fatos apontados na representação e sobre os pressupostos da medida cautelar, inclusive quanto à compatibilidade da contratação com o art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011. O Departamento e o Ministério dos Transportes foram questionados, ainda, sobre a motivação da contratação, a existência de consultas prévias à ANTT e a

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216844.

origem dos projetos de engenharia. Os ofícios de comunicação advertiram que a matéria poderia resultar em decisão no sentido de desconstituir o procedimento considerado irregular e que a ausência de manifestação não impediria a apreciação do processo.

10. A proposta de nova rodada de oitiva repete, em essência, as mesmas questões, cabendo destacar que o Ministério optou por não se pronunciar quanto a elas na oportunidade que lhe foi concedida.

11. Os documentos juntados após as oitivas — o Edital de Processo Competitivo 3/2026, o PER que o acompanha e os termos aditivos ao contrato de concessão (peças 36, 37 e 41 a 43) — são instrumentos editados ou firmados pela própria União, por intermédio da ANTT, e não alteram a questão submetida às oitivas: apenas confirmam a premissa, sobre a qual o DNIT já se manifestou, de que a implantação do contorno integra o objeto da concessão.

12. Relativamente à oitiva proposta para que o Ministério dos Transportes se manifeste conclusivamente sobre a quem caberá a execução da obra, trata-se de escolha de política pública que não condiciona o exame de legalidade aqui realizado. Ademais, a determinação formulada adiante acomoda qualquer decisão que venha a ser tomada, desde que demonstrada sua vantajosidade e observados os dispositivos legais e os termos pactuados.

13. Como bem demonstrado pela unidade técnica, a implantação do contorno prevista no PER do Edital de Processo Competitivo 3/2026 se sobrepõe ao objeto da Concorrência Eletrônica 241/2026-12. Assim, o prosseguimento da licitação pelo DNIT colocaria em curso, simultaneamente, dois processos de contratação destinados à mesma intervenção.

14. Tal sobreposição encontra impedimento no art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011, segundo o qual "*é **vedada** a aplicação de **recursos da União** em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato* [como o de concessão e o de parceria público-privada] *ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas*".

15. Não procede a tese defendida pelo Departamento no sentido de que a obra não estaria conclusivamente inserida no objeto da concessão.

16. Em verdade, o PER original incluiu, entre as obras obrigatórias em trechos urbanos, a implantação, pela concessionária, de contorno em pista dupla em Goiânia/GO. No curso do processo de relicitação, as partes celebraram, em 18/2/2022, o segundo termo aditivo ao contrato de concessão, mantendo **exigíveis** apenas os investimentos relacionados no Anexo I daquele aditivo e **suspendendo** a exigibilidade das demais obrigações de investimento, entre elas a de implantação do contorno. Essa última obrigação, portanto, teve sua exigibilidade suspensa, mas **não** foi excluída do objeto da concessão. Foi pactuado que, nas hipóteses de resolução do aditivo previstas em sua subcláusula 13.5, as obrigações do contrato originário seriam automaticamente restabelecidas. Inclusive, quando as partes pretenderam retirar parcela do objeto da concessão, fizeram-no de forma expressa, como registra o terceiro termo aditivo quanto à exclusão de trechos rodoviários (peça 6, p. 38-39, peça 41, subcláusulas 4.1, 5.2.1 — Quadro 3, item 9 — 13.5 e 13.6, II, e peça 42, subcláusula 1.1).

17. Cumpre esclarecer o destino da relicitação mencionada. Dos três trechos em que se subdividiu o objeto originalmente concedido, a Rota do Zebu e a Rota Sertaneja foram licitadas e correspondem a novas concessões. Para a Rota do Pequi, a solução consensual aprovada por este Tribunal estabeleceu processo competitivo em duas fases sucessivas: a primeira se destina à troca do controle acionário da atual concessionária; a segunda — a ser realizada apenas em caso de insucesso da primeira — se dedica à transferência do contrato de concessão a nova sociedade de propósito específico (peça 36, p. 3). A relicitação não foi extinta pelo acordo, havendo expressamente a possibilidade de sua retomada na hipótese de frustração das tentativas relativas às duas fases (peça 184, p. 30, do TC 024.992/2024-0).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216844.

18. Em qualquer dos cenários, portanto, a implantação do contorno permanece vinculada à concessão. Nas duas fases do processo competitivo, o contrato de concessão referente ao Edital 4/2013 é preservado, com alteração apenas do controlador ou da sociedade que o titulariza — e a ANTT mantém essa obra no PER que acompanha o Edital de Processo Competitivo 3/2026 (primeira fase); na hipótese de retomada da relicitação, o projeto de nova concessão que vinha sendo elaborado já previa o contorno.

19. Ressalto que a subcláusula 3.2, II, do segundo termo aditivo ao contrato de concessão vigente admite que a ANTT poderá — a seu critério, e desde que haja interesse público na realização de investimento não previsto no Anexo I daquele aditivo — providenciar a realização de determinada obrigação contratual por órgão ou entidade da Administração Pública Federal, com ônus a cargo do Poder Concedente. Essa via, contudo, depende de decisão da agência reguladora nesse sentido, inexistente até o momento. O próprio DNIT reconheceu não ter feito consultas prévias formalizadas com a ANTT.

20. Além disso, a União e essa agência reguladora, ao firmarem o termo de autocomposição, mantiveram o contorno entre as obrigações da concessão — a obra integra o programa de investimentos do contrato modernizado e consta do PER que acompanha o edital da primeira fase. Esse termo foi incorporado ao contrato pelo quarto aditivo, que preservou o regime previsto no segundo. Qualquer alteração dessa escolha dependeria de aditivo ao instrumento que formalizou a solução consensual, assinado por todas as partes, inclusive pelo TCU, que o subscreveu na condição de interveniente anuente (peça 184, p. 2 e 30, subcláusula 10.5, do TC 024.992/2024-0).

21. Por conseguinte, a subcláusula 3.2, II, do segundo aditivo ao contrato de concessão não legitima, por si só, a contratação promovida pelo DNIT.

22. Também é improcedente o argumento cronológico. A solução consensual tramitava neste Tribunal desde 2024 e foi apreciada pela primeira vez em 8/4/2026, por meio do Acórdão 850/2026-TCU-Plenário, que estabeleceu condicionantes para aprovação do acordo. Os julgamentos são públicos, a construção do contorno integrava expressamente o escopo da negociação, e o Ministério dos Transportes era partícipe do processo consensual. Desse modo, a destinação do contorno à concessão era conhecida, ou ao menos cognoscível, pelo DNIT e por seu ministério supervisor antes da publicação do edital da Concorrência Eletrônica 241/2026-12 até mesmo porque o relatório e o voto revisor daquele julgamento já haviam registrado a previsão de investimento de R$ 1,3 bilhão no contorno.

23. Portanto, a anterioridade do instrumento convocatório do Departamento em relação ao Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário — segunda apreciação, que resultou na aprovação do acordo — não afasta a deficiência de planejamento, coordenação e articulação institucional que deu causa à sobreposição, tampouco autoriza o prosseguimento do certame em razão da vedação contida no art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011.

24. Não se está a afirmar que o aproveitamento, pelo DNIT, do projeto doado pela Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (Goinfra) seja, em si, irregular. A deficiência ora sob exame está em outro aspecto: a doação do projeto pela ANTT à Goinfra, autorizada em 2023, partiu da premissa de que a concessão se encerraria sem a obra, hipótese que deixou de subsistir com a solução consensual. A nota técnica do próprio DNIT que avaliou o anteprojeto, assinada em maio de 2026 — depois, portanto, do Acórdão 850/2026-TCU-Plenário —, ainda reproduzia essa premissa (peça 10, p. 1 e 10), e a autarquia não verificou junto à ANTT — detentora da informação sobre a situação contratual da concessão — se essa premissa ainda se mantinha antes de iniciar seu procedimento licitatório. Tampouco o socorre a alegação de ter atuado segundo diretrizes do Ministério dos Transportes, pois não há nos autos evidências de diretriz ministerial para essa licitação; se as houve, a falha de coordenação do ministério supervisor se torna ainda mais grave.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216844.

25. Indefiro, por conseguinte, o pedido de retomada do certame conduzido pelo DNIT. O compromisso por ele oferecido condiciona a celebração do contrato a deliberações ministeriais para as quais não se indicaram prazo, processo ou autoridade responsável. O Ministério dos Transportes, por sua vez, nada apresentou a esse respeito nos autos. A retomada levaria a julgamento de propostas em licitação cujo objeto não poderá ser contratado enquanto subsistir a responsabilidade da concessionária. Isso deixaria exposta a Administração a custos decorrentes da continuidade do procedimento licitatório e criaria expectativa em terceiros, sem perspectiva de contratação, situação agravada por terem as propostas de preço prazo de validade não inferior a 120 dias, após o qual os licitantes ficam liberados dos compromissos assumidos, nos termos do art. 90, § 3º, da Lei 14.133/2021 (peça 4, p. 6).

26. Ademais, a coexistência de dois procedimentos voltados à contratação da mesma intervenção, um conduzido pelo DNIT e outro pela ANTT, tende a gerar dúvidas, incertezas e insegurança entre os interessados. No processo competitivo da Rota do Pequi, vencerá a proposta de maior deságio sobre a tarifa básica de pedágio. Na formulação da proposta, os proponentes haverão de considerar as obrigações que serão assumidas no termo aditivo a ser celebrado com a agência, entre as quais a implantação do contorno, principal investimento previsto para o trecho. A indefinição sobre quem executará a obra pode levar os proponentes a embutir prêmios de risco em suas ofertas e reduzir o deságio ofertado. Pode também afastar potenciais interessados e estimular impugnações e futuros pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro. Além disso, a situação transmite ao mercado sinais de descoordenação entre entidades vinculadas ao mesmo ministério e de instabilidade quanto ao cumprimento de compromissos assumidos pelo Poder Público em solução consensual aprovada por este Tribunal. Esses sinais fragilizam a segurança jurídica e a credibilidade do programa federal de concessões rodoviárias e, em última análise, podem encarecer a tarifa a ser suportada pelos usuários.

27. Não desconheço a relevância do empreendimento. O contorno tem o objetivo de redirecionar o intenso tráfego de longa distância que atravessa área urbanizada, com ganhos de segurança viária, fluidez e escoamento logístico, como registrado no voto condutor do Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário. Contudo, a implantação do contorno permanece prevista no PER da concessão, com prazo definido. Os jurisdicionados não demonstraram que sua execução via contratação do DNIT seria mais vantajosa ou mais célere. A manifestação dessa autarquia se limitou a invocar a demanda histórica pelo empreendimento. A unidade técnica, com base no cronograma de licitação daquele departamento, estima que as obras não serão concluídas antes de maio de 2032; além disso, registra que a carteira de contratos de construção rodoviária da autarquia já supera em 3,6 vezes a sua capacidade histórica de financiamento (peça 12, p. 3 e 8). Ressalto, ainda, que esta deliberação não visa a impedir o Poder Executivo de rever a política pública. Caso conclua que a execução da obra com recursos federais atende melhor ao interesse público, o caminho será o previsto no próprio contrato de concessão, mediante decisão da ANTT e prévia alteração do termo de autocomposição, com a devida demonstração de vantajosidade.

28. Diante disso, determino ao DNIT que se abstenha de dar prosseguimento à Concorrência Eletrônica 241/2026-12 — inclusive de homologá-la e de celebrar o contrato dela decorrente — enquanto a implantação do contorno integrar, ainda que com exigibilidade suspensa, as obrigações do contrato de concessão referente ao Edital 4/2013 ou de contrato de concessão que venha a substituí-lo. A condição é objetiva e cessará, por si só, se a obra deixar de integrar contrato de concessão, seja por sua legítima retirada, seja pela extinção do contrato sem sucessor que a contemple. Caberá à autarquia, no exercício de sua competência, decidir entre manter o certame suspenso, revogá-lo ou anulá-lo, nos termos do art. 71 da Lei 14.133/2021. Por se tratar de obrigação de não fazer, a determinação dispensa prazo para cumprimento (art. 6º, I, da Resolução-TCU 315/2020), e o seu atendimento poderá ser verificado em fiscalização futura a cargo da AudRodoviaAviação, na forma do art. 6º, § 2º, da mesma resolução. A presente determinação confirma, em caráter definitivo, a tutela provisória concedida,

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216844.

razão pela qual não cabe falar em revogação da medida cautelar, conforme os Acórdãos 1.476/2016 e 3.143/2020, ambos do Plenário.

29. Por fim, a unidade técnica registra que esta não é ocorrência isolada. No TC 005.148/2026-0, o Tribunal referendou, por meio do Acórdão 675/2026-TCU-Plenário, a suspensão cautelar da Concorrência Eletrônica 480/24-12, conduzida pelo DNIT para construção de nova ponte na BR-153, na divisa entre Goiás e Minas Gerais, intervenção que consta das obrigações da concessão da Rota Sertaneja. No TC 016.499/2026-3, referendou, por meio do Acórdão 2.657/2026-TCU-Plenário, a suspensão cautelar da Concorrência 90238/2026, destinada à implantação de vias laterais em Pimenta Bueno/RO, em trecho concedido à Rodovia Nova 364 S.A. Há ainda notícias de que o Edital 90348/2026-22, referente a obras na travessia urbana de Ariquemes/RO, na BR-364, em trecho sob gestão da mesma concessionária, tenha sido suspenso pelo DNIT em 30/9/2026, após a AudRodoviaAviação solicitar informações (peça 38, p. 10).

30. Os dois primeiros casos serão apreciados em seus próprios autos, motivo pelo qual não se mostra oportuno o aprofundamento de suas análises neste momento. A reiteração dos casos, contudo, evidencia deficiências de planejamento, coordenação e articulação institucional entre DNIT, ANTT e Ministério dos Transportes na fase preparatória da licitação, em desacordo com o art. 18, *caput,* da Lei 14.133/2021. Acrescento que compete àquela Pasta compatibilizar a atuação de suas entidades vinculadas com vistas a assegurar sua harmonia com a política setorial, nos termos dos arts. 20, parágrafo único, 25, IV, e 26, II, do Decreto-Lei 200/1967.

31. Nesse contexto, dou ciência ao DNIT e ao Ministério dos Transportes da irregularidade apurada nestes autos, com fundamento no art. 9º, I, da Resolução-TCU 315/2020, com vistas a evitar a sua repetição. Alerto-os de que a ocorrência de situação semelhante poderá ensejar a audiência dos responsáveis, com vistas à aplicação da multa prevista no art. 58, II, da Lei 8.443/1992. Nessa hipótese, a ciência ora expedida será considerada na aferição de erro grosseiro, nos termos do art. 28 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Lindb). Considero essa medida suficiente neste processo, razão pela qual deixo de acolher a proposta de oitiva do Ministério dos Transportes sobre as causas das reiteradas ocorrências.

32. Portanto, considero a representação procedente, indefiro o pedido de retomada do certame, determino ao DNIT que se abstenha de dar prosseguimento à Concorrência Eletrônica 241/2026-12 enquanto a implantação do contorno integrar, ainda que com exigibilidade suspensa, as obrigações do contrato de concessão referente ao Edital 4/2013 ou de contrato que venha a substituí-lo, dou ciência da irregularidade à referida autarquia e ao Ministério dos Transportes, além de informar a ANTT acerca do teor desta deliberação.

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 81216844.

ACÓRDÃO Nº 3019/2026 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 016.497/2026-0.
2. Grupo II – Classe de Assunto: VII – Representação.
3. Interessados: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (04.892.707/0001-00); Ministério dos Transportes.
4. Órgão/Entidade: Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Goiás e no Distrito Federal (DNIT/MT).
5. Relator: Ministro Jhonatan de Jesus.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação).
8. Representação legal: não há.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de representação a respeito de indícios de irregularidade na Concorrência Eletrônica 241/2026-12, promovida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes para contratação integrada dos serviços de elaboração dos projetos de engenharia e de execução das obras do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO, na BR-153/GO,

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, por unanimidade, com fundamento nos arts. 235 e 237, VI, do Regimento Interno do TCU, no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014 e nos arts. 4º, II, e 9º, I, da Resolução-TCU 315/2020, e diante das razões expostas pelo relator, em:

9.1. considerar a representação procedente;

9.2. indeferir o pedido formulado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes de retomada da Concorrência Eletrônica 241/2026-12;

9.3. determinar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes que se abstenha de dar prosseguimento à Concorrência Eletrônica 241/2026-12 — inclusive de homologá-la e de celebrar o contrato dela decorrente — enquanto a implantação do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO integrar, ainda que com exigibilidade suspensa**,** as obrigações do contrato de concessão referente ao Edital 4/2013 da Agência Nacional de Transportes Terrestres ou de contrato de concessão que venha a substituí-lo, em observância ao art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011;

9.4. dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e ao Ministério dos Transportes de que a realização da Concorrência Eletrônica 241/2026-12 para contratar obra integrante das obrigações do contrato de concessão referente ao Edital 4/2013 — então objeto de solução consensual aprovada pelo Acórdão 1.873/2026-TCU-Plenário (matéria em exame neste Tribunal desde 2024) —, sem articulação prévia com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, configurou deficiência de planejamento, coordenação e articulação institucional, em desacordo com o art. 18, *caput*, da Lei 14.133/2021, quanto à fase preparatória a cargo do Departamento, e com os arts. 20, parágrafo único, 25, IV, e 26, II, do Decreto-Lei 200/1967, quanto à supervisão ministerial, além de haver exposto a União ao risco de aplicar recursos em hipótese vedada pelo art. 7º, parágrafo único, da Lei 12.379/2011, cabendo registrar que a repetição de situação semelhante poderá ensejar a audiência dos responsáveis, com vistas à aplicação da multa prevista no art. 58, II, da Lei 8.443/1992;

9.5. informar o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres acerca desta deliberação;

9.6. arquivar estes autos.

10. Ata n° 44/2026 – Plenário.
11. Data da Sessão: 4/11/2026 – Ordinária.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81216845.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-3019-44/26-P.
13. Especificação do quórum:
13.1. Ministros presentes: Jorge Oliveira (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, Antonio Anastasia, Jhonatan de Jesus (Relator), Odair Cunha e Rodrigo Pacheco.
13.2. Ministro-Substituto convocado: Marcos Bemquerer Costa.
13.3. Ministro-Substituto presente: Weder de Oliveira.

(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 81216845.