GRUPO tagGrupo – CLASSE VII – tagColegiado
TC 018.148/2025-5 [Apenso: TC 005.039/2026-6]
Natureza: Administrativo.
Unidade: Tribunal de Contas da União.
Interessada: Comissão Mista de Planos, Orçamento e Fiscalização do Congresso Nacional.

SUMÁRIO: ADMINISTRATIVO. FISCOBRAS 2026. CONSOLIDAÇÃO DO 30º PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÕES DE OBRAS E SERVIÇOS DE ENGENHARIA FINANCIADOS COM RECURSOS FEDERAIS. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS AO CONGRESSO NACIONAL, NOS TERMOS DO ART. 152, INCISO II, DA LEI DE DIRETRIZES ORÇAMENTÁRIAS DE 2026 (LEI 15.321/2025). AUSÊNCIA DE OBRAS COM INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES GRAVES COM RECOMENDAÇÃO DE PARALISAÇÃO. RELAÇÃO INFORMATIVA DE OBRAS RELEVANTES COM RISCO DE PERSISTÊNCIA DO BAIXO RITMO DE EXECUÇÃO POR INSUFICIÊNCIA DE RECURSOS. ENVIO DE INFORMAÇÕES À PRESIDÊNCIA DO CONGRESSO NACIONAL E À COMISSÃO MISTA DE PLANOS, ORÇAMENTOS PÚBLICOS E FISCALIZAÇÃO. EXCLUSÃO DE EMPREENDIMENTO DO ROL DE OBRAS FISCALIZADAS. RETIFICAÇÃO DE INEXATIDÃO MATERIAL. LEVANTAMENTO PARCIAL DO SIGILO. ARQUIVAMENTO.

RELATÓRIO

Este processo trata da consolidação do 30º Plano Anual de Fiscalizações deste Tribunal, relativas a investimentos em obras públicas, denominado Fiscobras 2026.

2. A seguir, transcrevo, com ajustes de forma, o relatório consolidador, elaborado em conjunto pela Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura (SecexInfra) e pela Secretaria de Controle Externo de Energia e Comunicações (SecexEnergia) e juntado à peça 19:

"INTRODUÇÃO

1. Trata-se do relatório consolidador do 30º Fiscobras, FISCOBRAS 2026, conforme previsto na Resolução-TCU 280/2016, com vistas a atender o disposto no art. 152, caput, inciso II, da Lei nº 15.321, de 2025 (LDO 2026), bem como sistematizar informações de diversos trabalhos do TCU sobre infraestrutura no respectivo período (setembro/2025 a agosto/2026):

> Art. 152. Para fins do disposto no art. 59, § 1º, inciso V, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e no art. 9º, § 2º, desta Lei, o Tribunal de Contas da União encaminhará:
>
> (...)
>
> II - à Comissão Mista a que se refere o art. 166, § 1º, da Constituição, até cinquenta e cinco dias, contado da data de encaminhamento do Projeto de Lei Orçamentária, a relação a que se refere o inciso I atualizada, inclusive com o acréscimo das obras e dos serviços com **indícios de irregularidades graves** classificados na (sic) de acordo com o art. 150, § 1º, incisos V e VI, acompanhadas de cópias, em meio eletrônico, das decisões monocráticas e colegiadas, dos

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

> relatórios e votos que as fundamentarem e dos relatórios de auditoria nos quais os indícios foram apontados, bem como a relação das obras e serviços que, embora tenham tido recomendação de paralisação da equipe de auditoria, não foram objeto de decisão no prazo previsto no art. 150, § 7º. (grifo acrescido)

2. Cabe registrar que o PLDO 2027 se encontra em tramitação no Congresso Nacional. Considerando que o capítulo do referido projeto que trata da fiscalização de obras e serviços com indícios de irregularidades graves se manteve inalterado em sua essência, o presente relatório consolidado foi elaborado com fundamento na LDO 2026.

3. O presente Relatório Consolidado do Fiscobras 2026 está estruturado em oito capítulos:

I – INTRODUÇÃO

II – VISÃO GERAL DAS OBRAS PÚBLICAS NA LOA 2026 E NO PLOA 2027

III – FISCALIZAÇÕES DE OBRAS PÚBLICAS EM CUMPRIMENTO À LDO

IV – PRIORIZAÇÃO DE OBRAS RELEVANTES PARALISADAS OU COM BAIXO RITMO DE EXECUÇÃO - METODOLOGIA PARA INDUÇÃO DA ALOCAÇÃO EFICIENTE DOS INVESTIMENTOS NAS OBRAS PÚBLICAS

V – OUTROS PROCESSOS E TEMÁTICAS RELEVANTES DE INFRAESTRUTURA

VI – CONTROLES DIGITAIS E INOVADORES

VII – CONCLUSÃO

VIII – PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

4. Para a realização do Fiscobras, o Tribunal de Contas da União (TCU) conta com a Secretaria-Geral de Controle Externo (Segecex), cuja atual estrutura foi aprovada por meio das Resoluções-TCU 347 e 348, de 13 de dezembro de 2022.

5. No que tange à gestão do Fiscobras, a SecexInfra e a SecexEnergia são responsáveis pela seleção e consolidação das fiscalizações de obras, nos termos dos **arts. 26 e 28 da Portaria-Segecex 2/2025**. Transcreve-se, a seguir, o art. 26 da mencionada norma, aplicável à SecexInfra, e com teor similar ao art. 28, referente à SecexEnergia:

> Art. 26. Compete à SecexInfra, além das competências previstas no art. 11 desta Portaria:
>
> I - propor, anualmente, em coordenação com a SecexEnergia, a adoção de critérios de materialidade, relevância e risco para a seleção das fiscalizações de obras realizadas pelo TCU (Fiscobras);
>
> II - manter, com a colaboração da SecexEnergia, as bases de dados relacionadas ao inciso anterior;
>
> III - subsidiar comunicações ao Congresso Nacional e aos Ministros de Estado com as informações dos novos achados referentes a indícios de irregularidade grave que recomendem a paralisação total ou parcial de empreendimento fiscalizado pelas suas unidades de auditoria especializada, conforme previsto pelas leis de diretrizes orçamentárias; e
>
> IV - consolidar, em coordenação com a SecexEnergia, os dados referentes às fiscalizações de obras públicas desenvolvidas pelo TCU que serão encaminhados anualmente ao Congresso Nacional.

6. Em relação às áreas temáticas, a SecexInfra tem por finalidade o controle externo dos setores de infraestrutura aeroportuária, aquaviária, ferroviária, rodoviária, urbana e hídrica. Subordinam-se à SecexInfra:

a) Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (**AudPortoFerrovia**);

b) Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (**AudRodoviaAviação**); e

c) Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Urbana e Hídrica (**AudUrbana**).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

7. Por sua vez, a SecexEnergia tem por finalidade o controle externo dos setores de energia, mineração e comunicações. Subordinam-se à SecexEnergia:

a) Unidade de Auditoria Especializada em Energia Elétrica e Nuclear (**AudElétrica**);

b) Unidade de Auditoria Especializada em Petróleo, Gás Natural e Mineração (**AudPetróleo**); e

c) Unidade de Auditoria Especializada em Comunicações (**AudComunicações**).

8. Das fiscalizações de obras realizadas para fins de atendimento à LDO participaram **quatro unidades de auditoria especializada**, AudElétrica, AudPortoFerrovia, AudRodoviaAviação e AudUrbana, sendo três vinculadas à SecexInfra e uma à SecexEnergia. A **AudPetróleo**, embora não tenha indicado obras para o rol da LDO, contribui para este relatório com trabalhos incorporados ao capítulo V, nos termos do art. 31, inciso VI, da Resolução-TCU 280/2016.

FISCOBRAS 30 ANOS

9. Criado em 1997 como uma resposta ao diagnóstico de milhares de empreendimentos inacabados, o Fiscobras consolidou-se como um instrumento fundamental do controle externo no Brasil. A cooperação estruturada entre o Tribunal de Contas da União e o Congresso Nacional, impulsionada a partir das sucessivas Leis de Diretrizes Orçamentárias, estabeleceu uma rotina permanente de fiscalização e suporte técnico à apreciação do Orçamento Geral da União.

10. Ao longo das últimas três décadas (1997 a 2026), foram mais de quatro mil auditorias realizadas, com o envolvimento de mais de mil auditores, e com mais de R$ 1 trilhão em dotações orçamentárias fiscalizadas, em valores corrigidos.

11. A trajetória do Fiscobras reflete uma contínua transformação tecnológica e metodológica. Os procedimentos iniciais de coleta de dados em campo, gravados em disquetes e despachados por malote no final dos anos 1990, deram lugar a auditorias de alta precisão respaldadas por geoprocessamento, ortofotos captadas por drones, inteligência artificial generativa e análise automatizada de orçamentos.

12. Paralelamente a esse salto tecnológico, a atuação da Corte de Contas amadureceu. O foco original, centrado na identificação de irregularidades e no bloqueio orçamentário pontual, evoluiu para um modelo preventivo e sistêmico, voltado à governança dos empreendimentos.

13. Em 2026, o marco de 30 anos do programa foi celebrado no Seminário Controle, Investimentos e Futuro da Infraestrutura para o Cidadão, promovido pelo TCU nos dias 15 e 16 de setembro. O encontro alcançou mais de 500 inscritos, reunindo gestores públicos, especialistas e órgãos de controle para discutir inovações operacionais, modelos modernos de concessão e o impacto de novas legislações no setor público, vertentes cujas bases foram diretamente influenciadas pela jurisprudência acumulada pelo Tribunal e positivada na Nova Lei de Licitações (Lei 14.133/2021). As apresentações realizadas e o link das fotografias dos dois dias de seminário estão disponibilizadas na página do evento (https://sites.tcu.gov.br/seminarioinfraestrutura).

14. Ao final do seminário, o TCU lançou o livro Fiscobras 30 Anos, que registra a memória e a evolução de três décadas do programa. A publicação reúne a reconstituição histórica das origens do Fiscobras, a transformação tecnológica promovida nas auditorias, o impacto econômico e social das fiscalizações, e casos emblemáticos, como o escândalo do TRT-SP, a Petrobras, a Usina de Angra 3 e as ferrovias Fiol e Norte-Sul, além de relatos pessoais da vivência de campo dos auditores e um Quadro de Honra em homenagem a cerca de mil profissionais que atuaram no programa. A publicação encontra-se disponível para download gratuito no portal do Tribunal de Contas da União (https://portal.tcu.gov.br/publicacoes-institucionais/relatorio-de-fiscalizacao/fiscobras-30-anos).

VISÃO GERAL DAS OBRAS PÚBLICAS NA LOA 2026 E NO PLOA 2027

15. Com base em metodologia própria de marcação de ações relacionadas a obras públicas, conforme descrito no Apêndice C, no autógrafo da Lei Orçamentária Anual de 2026 foi identificada uma dotação total de R$ 213 bilhões para ações relacionadas com obras ou serviços de engenharia. Utilizando-se a mesma metodologia para os dados do Projeto de Lei Orçamentária Anual de 2027, extraídos do Sistema Integrado de

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Planejamento e Orçamento (SIOP), chegou-se a uma dotação total de R$ 233,9 bilhões para ações relacionadas com obras ou serviços de engenharia, o que representa um aumento de aproximadamente 9,8% em relação à LOA 2026. Contudo, os valores apresentados no PLOA ainda não contemplam emendas parlamentares ao orçamento, diferente dos valores apresentados no autógrafo da LOA 2026.

16. Segmentando os valores das dotações relacionadas a obras por esfera orçamentária, verificou-se que, no Orçamento Fiscal e da Seguridade Social da LOA 2026, foram autorizadas dotações no valor total de R$ 37,9 bilhões para programas de trabalho relacionados a obras, o que representou 17,8% do valor total de dotações orçamentárias para obras.

17. Por sua vez, no PLOA de 2027, a previsão de autorização é de R$ 50,5 bilhões para programas de trabalho relacionados a obras, o que poderá representar 21,6% do valor total de dotações orçamentárias para obras no ano de 2027.

18. Na esfera do Orçamento de Investimento das Estatais, identificou-se que a dotação total relacionada a obras em 2026 foi de R$ 175,1 bilhões (82,2% do orçamento total para obras). No PLOA 2027 há previsão de aumento do Orçamento de Investimentos das Estatais para R$ 183,4 bilhões. Apesar desse aumento nominal, o peso relativo da esfera no total das autorizações diminui, passando a corresponder a 78,4% do orçamento total para obras.

19. A Tabela 1 mostra um comparativo das dotações para obras, por esfera do orçamento, entre a LOA 2026 e o PLOA 2027.

Tabela 1 - Dotações relacionadas a obras

Orçamento	Dotação Obras LOA 2026	Dotação Obras PLOA 2027	Percentual LOA 2026	Percentual PLOA 2027
Fiscal	30.432.630.966,00	40.506.090.752,00	14,29%	17,32%
Seguridade Social	7.476.204.850,00	10.012.987.233,00	3,51%	4,28%
Investimento das Estatais	175.112.289.002,00	183.395.462.544,00	82,20%	78,40%

Fonte: elaboração própria com dados do autógrafo da LOA 2026 e PLOA 2027

20. Em relação ao orçamento de investimentos de estatais, que representou mais de 80% de todo o orçamento com infraestrutura no ano de 2026, cabe registrar que se trata de autorização legislativa de investimentos a serem realizados diretamente por meio das empresas estatais federais, sendo composto, basicamente, por grandes empreendimentos nos mercados de petróleo, gás e do setor elétrico.

21. Nas leis orçamentárias federais, a infraestrutura logística e urbana tem grande peso no orçamento fiscal e da seguridade social (OFSS), sendo estas esferas orçamentárias responsáveis por destinar recursos a obras e serviços de engenharia para a maioria das obras de construção e manutenção de infraestrutura logística, urbana e hídrica. Apesar disso, esse orçamento (OFSS) contou apenas com R$ 37,9 bilhões do orçamento federal em 2026, o que correspondeu a 0,28% do PIB projetado para o ano, com base nos parâmetros macroeconômicos apresentados pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Fazenda (MF) em maio de 2026. (https://www.gov.br/fazenda/pt-br/central-de-conteudo/publicacoes/conjuntura-economica/panorama-macroeconomico/defeso-eleitoral-2026/panmacro_spe_slides_-maio2026-18.pdf).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

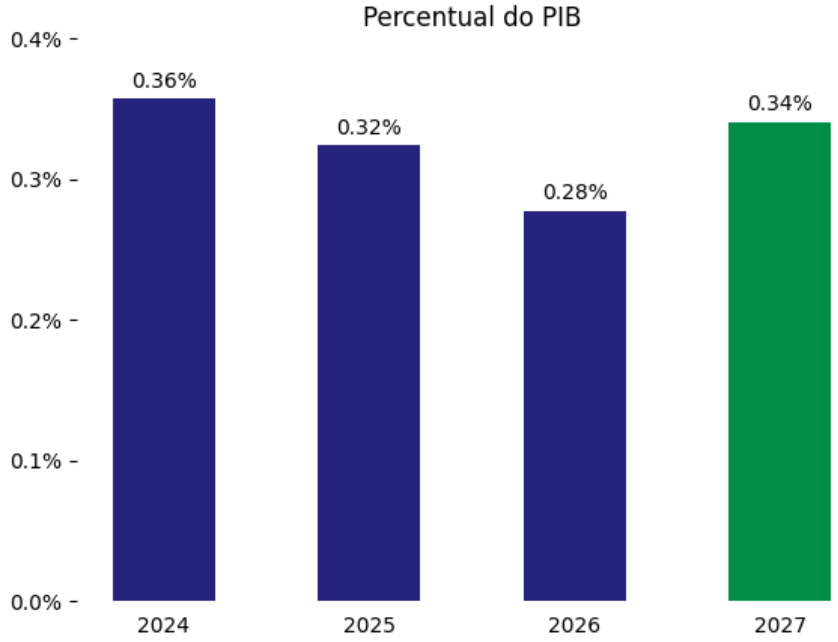
Figura 1 - Parâmetros Macroeconômicos - Produto Interno Bruto

Parâmetros Macroeconômicos					
Período	Produto Interno Bruto				
	Nominal		Real		Deflator
	Milhões de Reais	*Var. %*	*Var. %*	*Var. Per Capita %*	*Var. %*
2020	7.609.597	2,98	-3,28	-3,90	6,47
2021	9.012.142	18,43	4,76	4,30	13,05
2022	10.079.677	11,85	3,02	2,60	8,57
2023	10.943.345	8,57	3,24	2,80	5,16
2024	11.779.251	7,64	3,42	3,00	4,08
2025	12.738.566	8,14	2,29	1,66	5,73
2026	**13.649.913**	**7,15**	**2,29**	**1,69**	**4,76**
2027	**14.724.963**	**7,88**	**2,56**	**1,99**	**5,18**
2028	**15.829.687**	**7,50**	**2,56**	**2,02**	**4,82**
2029	**16.999.696**	**7,39**	**2,59**	**2,08**	**4,68**
2030	**18.268.832**	**7,47**	**2,66**	**2,18**	**4,68**

Fonte: SPE/MF. Grade de Parâmetros Macroeconômicos, de maio/2026.

22. Comparando-se a representatividade dos valores orçamentários de obras e serviços de engenharia nos orçamentos fiscal e de seguridade social para os exercícios de 2024, 2025 e 2026 em relação aos respectivos PIBs, nota-se uma pequena flutuação percentual que, em média, representou apenas 0,32% do PIB. Considerando a projeção do PIB para 2027, previsto no informativo do PLOA 2027 de setembro de 2026 e disponibilizado no sítio do Congresso Nacional (https://www.congressonacional.leg.br/web/orcamento), a relação é de 0,34%, conforme Gráfico 1 a seguir.

Gráfico 1 - Orçamento de obras e serviços de engenharia x PIB



Fonte: elaboração própria (dados das LOAs, PLOA 2027 e SPE/MF)

23. A Tabela 2 elenca as cinco maiores funções, considerando apenas as dotações destinadas a obras públicas do orçamento fiscal e da seguridade social, e compara a LOA 2026 com o PLOA 2027.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Tabela 2 - Dotação de obras por Função - Orçamento Fiscal e de Seguridade Social

Função	Dotação de obras (R$) LOA 2026	Dotação de obras (R$) PLOA 2027
Transporte	12.861.596.542,00	14.086.750.028,00
Saúde	7.476.204.850,00	10.012.987.233,00
Educação	5.181.930.907,00	5.162.814.137,00
Urbanismo	3.631.756.580,00	2.171.107.534,00
Gestão Ambiental	1.531.724.702,00	1.872.881.825,00

Fonte: elaboração própria com dados da LOA 2026 e PLOA 2027

24. Da Tabela 2, constata-se que o setor de transportes recebeu grande parte dos recursos tanto na LOA 2026 quanto no PLOA 2027, seguido pelas funções Saúde e Educação.

25. Examinando o orçamento de 2026 e a partir da identificação dos programas finalísticos[1] e dos programas de gestão[2], definidos pela lei do Plano Plurianual (PPA)[3], desconsiderando as operações especiais, verificou-se que as dotações relacionadas a programas finalísticos representaram 97,3% do valor total de dotações relacionadas a obras no orçamento Fiscal e da Seguridade Social.

26. Realizando a mesma análise para o PLOA 2027, desconsiderando as operações especiais, verificou-se que as dotações relacionadas a programas finalísticos representaram 81,2% do valor total de dotações relacionadas a obras no orçamento Fiscal e da Seguridade Social, conforme demonstra a Tabela 3.

Tabela 3 - Dotações de obras por tipo de programa do PPA - Orçamento Fiscal e da Seguridade Social

Programas	Dotação LOA 2026 (R$)	Dotação PLOA 2027 (R$)	Percentual LOA 2026	Percentual PLOA 2027
Programas finalísticos	36.898.990.510,00	41.013.749.149,00	97,3%	81,2%
Programas de gestão	913.626.206,00	1.252.363.023,00	2,4%	2,5%

Fonte: elaboração própria com dados da LOA 2026 e PLOA 2027.

27. No âmbito dos programas finalísticos, verificou-se que os programas 'Transporte Rodoviário', 'Atenção Especializada à Saúde', 'Educação Básica Democrática, com Qualidade e Equidade', 'Mobilidade Urbana' e 'Recursos Hídricos: Água em Quantidade e Qualidade para Sempre' tiveram os maiores valores autorizados em 2026, conforme a Tabela 4.

Tabela 4 - Dotações de obras por programas finalísticos - Orçamento Fiscal e de Seguridade Social (LOA 2026)

Programas finalísticos	Valor total de dotações de obras (R$)
Transporte Rodoviário	11.307.145.066,00

[1] Programa Finalístico: conjunto coordenado de ações governamentais financiadas por recursos orçamentários e não orçamentários com vistas à concretização do objetivo;
Objetivo: mudança na realidade social que o programa visa promover ao enfrentar o problema público;
[2] Programa de Gestão: conjunto de ações governamentais relacionadas à gestão da atuação governamental ou à manutenção da capacidade produtiva das empresas estatais, financiadas por ações orçamentárias e não orçamentárias que não são passíveis de associação aos programas finalísticos;
[3] Lei do PPA - Lei nº 14.802, de 10 de janeiro de 2024

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Atenção Especializada à Saúde	6.603.421.185,00
Educação Básica Democrática, com Qualidade e Equidade	2.812.592.150,00
Mobilidade Urbana	2.712.907.214,00
Recursos Hídricos: Água em Quantidade e Qualidade para Sempre	1.430.118.577,00

Fonte: elaboração própria com dados da LOA 2026

28. Já nos programas finalísticos do PLOA 2027, verificou-se que os programas 'Transporte Rodoviário', 'Atenção Especializada à Saúde', 'Educação Básica Democrática, com Qualidade e Equidade', 'Comunicações para Inclusão e Transformação' e 'Recursos Hídricos: Água em Quantidade e Qualidade para Sempre' foram os programas com maiores valores previstos, conforme a Tabela 5.

Tabela 5 - Dotações de obras por programas finalísticos - Orçamento Fiscal e de Seguridade Social (PLOA 2027)

Programas finalísticos	Valor total de dotações de obras (R$)
Transporte Rodoviário	12.008.242.866,00
Atenção Especializada à Saúde	8.689.264.154,00
Educação Básica Democrática, com Qualidade e Equidade	3.195.420.080,00
Comunicações para Inclusão e Transformação	3.079.390.050,00
Recursos Hídricos: Água em Quantidade e Qualidade para Sempre	1.843.340.761,00

Fonte: elaboração própria com dados do PLOA 2027

29. Por fim, além dos programas finalísticos, o orçamento destina recursos para os chamados programas de gestão: 'Programa de gestão e manutenção do Poder Executivo' e 'Programa de gestão e manutenção do Poder Judiciário', dentre outros, conforme revela a Tabela 6.

30. Os programas de gestão destinam recursos para gerir e manter a infraestrutura da máquina administrativa, principalmente edifícios públicos. Além de demais ações de gestão e manutenção, esses programas destinam também recursos para obras e serviços de engenharia com foco na manutenção predial.

Tabela 6 - Dotações relacionadas a obras por programas de gestão

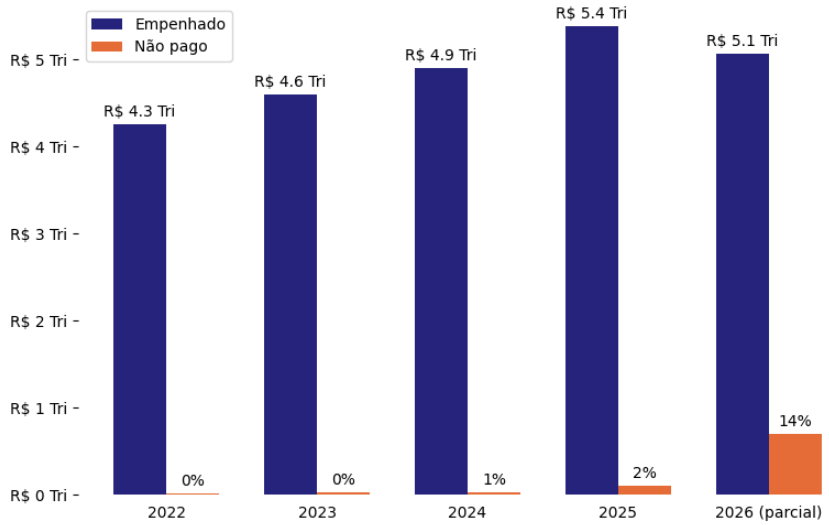
Programa PPA	Dotação Obras LOA 2026 (R$)	Dotação Obras PLOA 2027 (R$)
Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo	559.873.246,00	839.086.236,00
Programa de Gestão e Manutenção do Poder Judiciário	296.956.804,00	368.841.339,00
Programa de Gestão e Manutenção do Ministério Público	35.796.156,00	20.235.448,00
Programa de Gestão e Manutenção do Poder Legislativo	21.000.000,00	24.200.000,00

Fonte: elaboração própria com dados da LOA 2026 e PLOA 2027

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

31. A partir dos dados extraídos do SIOP (Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento), foram construídos gráficos para comparar a execução das despesas gerais do orçamento fiscal e da seguridade social (OFSS), das despesas relacionadas a obras públicas ou serviços de engenharia e das despesas oriundas de emendas parlamentares.

Gráfico 2 - Execução de despesas do orçamento fiscal e da seguridade social

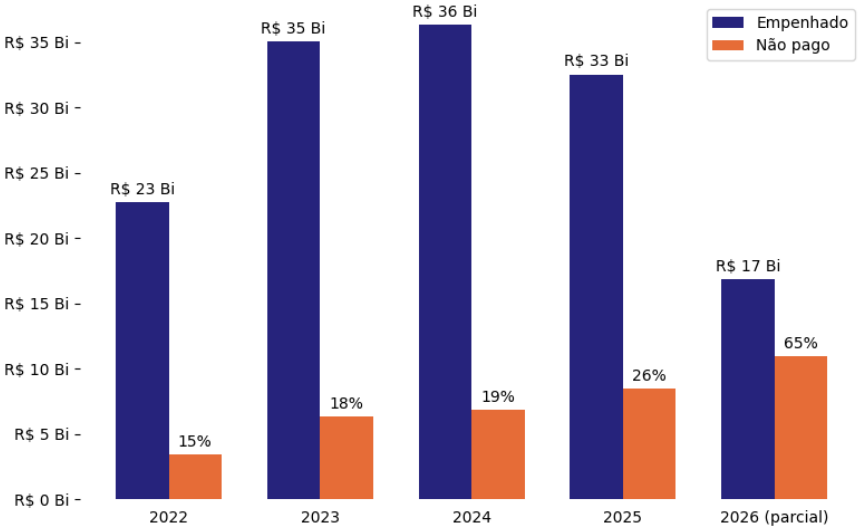


Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

32. O gráfico ilustra, por ano, quanto do montante empenhado (em azul) ainda não foi pago (em laranja), representado percentualmente. Dentro do que ainda não foi pago, podem existir empenhos já cancelados e que, portanto, não serão pagos. Pelo funcionamento do orçamento, é possível que valores empenhados em anos anteriores sejam pagos em anos seguintes, através dos restos a pagar. Como exemplo, dos 5,4 trilhões de reais empenhados em 2025, 2% ainda não haviam sido pagos até a data de atualização do gráfico.

33. Para as despesas no geral do OFSS, a parcela pendente de pagamento permaneceu em torno de 0% a 2% do montante empenhado. No exercício de 2026, como o ano ainda está em curso, é normal que o percentual ainda não pago seja maior.

Gráfico 3 - Execução de despesas com obras públicas ou serviços de engenharia



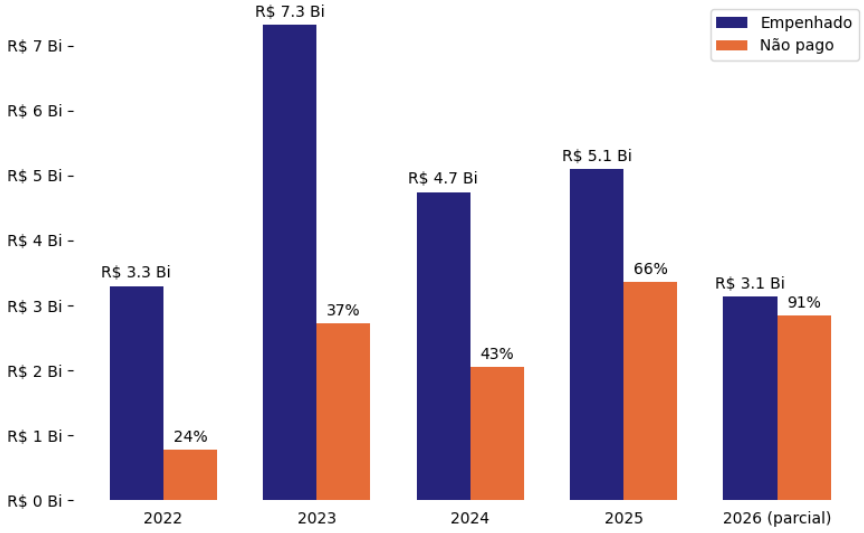
Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

34. Ao retratar as despesas com obras públicas ou serviços de engenharia, a situação se altera: o percentual de valores ainda não pagos variou de 15% em 2022 a 26% em 2025. No exercício de 2026, apesar de

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

ser um ano em curso, a proporção pendente de pagamento é significativamente maior, sendo 65% para as despesas com obras públicas, contra os 14% para as despesas gerais.

Gráfico 4 - Execução de despesas com obras públicas ou serviços de engenharia oriundas de emendas parlamentares



Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

35. Para as despesas com obras públicas ou serviços de engenharia oriundas de emendas parlamentares, a proporção dos valores ainda não pagos variou de 24% em 2022 a 66% em 2025. No exercício de 2026, ano em curso, a proporção ainda não paga representa 91% do que foi empenhado.

Emendas Parlamentares para obras ou serviços de engenharia

36. A Constituição Federal previu no art. 166 que o projeto de lei relativo ao orçamento anual será apreciado pelas duas Casas do Congresso Nacional, podendo ser apresentadas e aprovadas emendas, desde que atendidas algumas condições, como compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias, além da indicação dos recursos necessários (provenientes de anulação de despesa). Em 2024, foi publicada a Lei Complementar 210/2024, que dispõe sobre a proposição e a execução de emendas parlamentares na lei orçamentária anual.

37. As emendas parlamentares podem ser individuais ou coletivas (de bancadas estaduais ou de comissão permanente). Além dessas, existem também as emendas de relator-geral.

38. A obrigatoriedade de execução das emendas individuais (RP 6) foi aprovada em 2015[4] e o percentual limite foi majorado em 2022[5] de 1,2% para 2% da receita corrente líquida do exercício anterior ao do encaminhamento do projeto da LOA, observado que a metade desse percentual será destinada a ações e serviços públicos de saúde. As emendas individuais impositivas poderão alocar recursos a Estados, ao Distrito Federal e a Municípios, através de transferência com finalidade definida e/ou de transferência especial (CF, art. 166-A).

39. As transferências com finalidade definida serão vinculadas à programação estabelecida na emenda parlamentar e aplicadas nas áreas de competência constitucional da União. Já as transferências especiais, conhecidas popularmente como ‘emendas pix’, serão repassadas diretamente ao ente federado beneficiado, independentemente de celebração de convênio ou de instrumento congênere, pertencerão ao ente federado no ato da efetiva transferência financeira e serão aplicadas em programações finalísticas das áreas de competência do Poder Executivo do ente federado beneficiado.

40. Nesse sentido, vale mencionar que a marcação de obras e serviços de engenharia possui limitação na classificação de transferências especiais, tendo em vista que no orçamento federal não há informações suficientes para identificar a que se destinam. A transparência e a rastreabilidade das transferências especiais são objeto de determinações do STF, especialmente na ADPF 854 e na ADI 7688.

[4] Emenda Constitucional Nº 86, de 17 de março de 2015
[5] Emenda Constitucional Nº 126, de 21 de dezembro de 2022

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

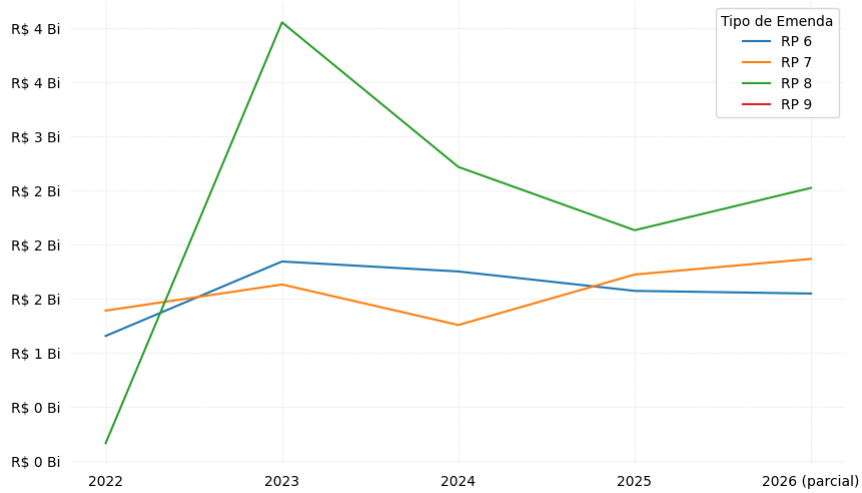
41. Em 2019[6], a garantia de execução orçamentária passou a ser aplicada também às emendas de bancada estadual (RP 7), no montante de até 1% da receita corrente líquida realizada no exercício anterior. As programações de investimentos já iniciados ou com duração maior do que um exercício deverão ser objeto de emenda pela mesma bancada estadual, a cada exercício, até a conclusão da obra ou do empreendimento.

42. As emendas de comissões (RP 8) permanentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados e de comissões mistas permanentes do Congresso Nacional estão previstas no art. 43 da Resolução Nº 1, de 2006-CN. Elas deverão ter caráter institucional, representar interesse nacional ou regional e apresentar justificativa que permita avaliar os benefícios sociais e econômicos esperados.

43. As emendas de relator-geral (RP 9) estão previstas no art. 53, IV, da Resolução Nº 1, de 2006-CN, que permitia emendas para inclusão de programação ou o acréscimo de valores em programações constantes do projeto. No final de 2022, o STF declarou 'incompatíveis com a ordem constitucional brasileira as práticas orçamentárias viabilizadoras do chamado 'esquema do orçamento secreto', consistentes no uso indevido das emendas do Relator-Geral do orçamento para efeito de inclusão de novas despesas públicas ou programações no projeto de lei orçamentária anual da União'[7].

44. A seguir será apresentado gráfico com a evolução do uso de cada tipo de emenda parlamentar nos últimos anos, filtradas apenas aquelas que se destinam a obras ou serviços de engenharia.

Gráfico 5 - Previsão orçamentária atualizada (dotação) para obras ou serviços de engenharia, por tipo de emenda parlamentar



Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

45. Em 2025 e nos dados parciais de 2026, os valores destinados a obras e serviços de engenharia por emendas individuais (RP 6), de bancada estadual (RP 7) e de comissão permanente (RP 8) apresentaram maior proximidade entre si, em comparação com 2023, embora as emendas de comissão tenham permanecido com os maiores montantes.

46. A partir da Tabela 7, referente à LOA 2026, verifica-se que, embora o orçamento de investimento das estatais contenha a maior parte das dotações destinadas a obras e serviços de engenharia, esses recursos não são provenientes de emendas parlamentares. Os orçamentos fiscal e da seguridade social possuem contribuição mais expressiva das emendas, com percentuais de 10,19% e 5,86%, respectivamente. Por esse motivo, este subcapítulo dará enfoque no orçamento fiscal e da seguridade social.

Tabela 7 - Proporção das emendas parlamentares no orçamento, por esfera

Orçamento	Total de Despesas com Obras (em milhões de R$)	Emendas Parlamentares (em milhões de R$)	Percentual

[6] Emenda Constitucional Nº 100, de 26 de junho de 2019
[7] ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL 851

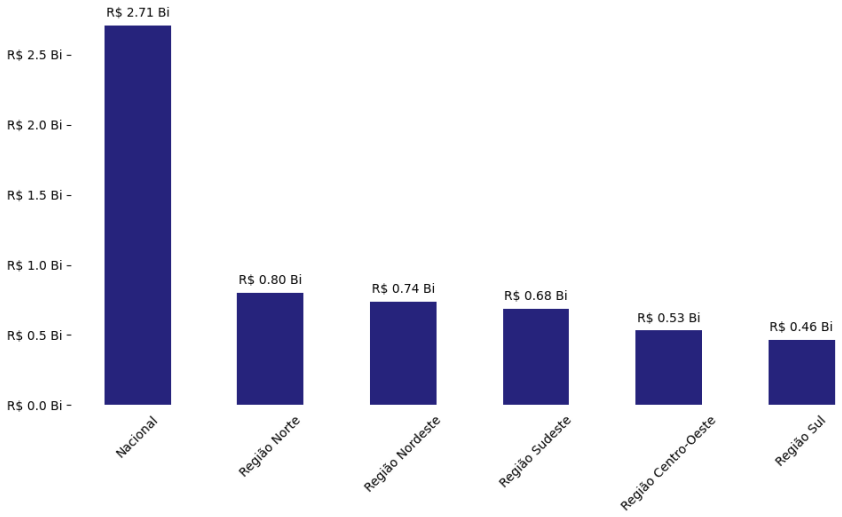
Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Fiscal	30.432,63	3.100,34	10,19%
Seguridade Social	7.476,20	438,21	5,86%
Investimento das Estatais	175.112,29	-	-
TOTAL	213.021,12	3.538,55	1,66%

Fonte: elaboração própria com dados iniciais da LOA 2026.

47. A partir de agora, serão analisados gráficos referentes a dotações atualizadas oriundas de emendas parlamentares destinadas a obras e serviços de engenharia, para o exercício de 2026, para entender o contexto geral.

Gráfico 6 - Previsão orçamentária atualizada de emendas parlamentares por região, para obras ou serviços de engenharia, ano 2026

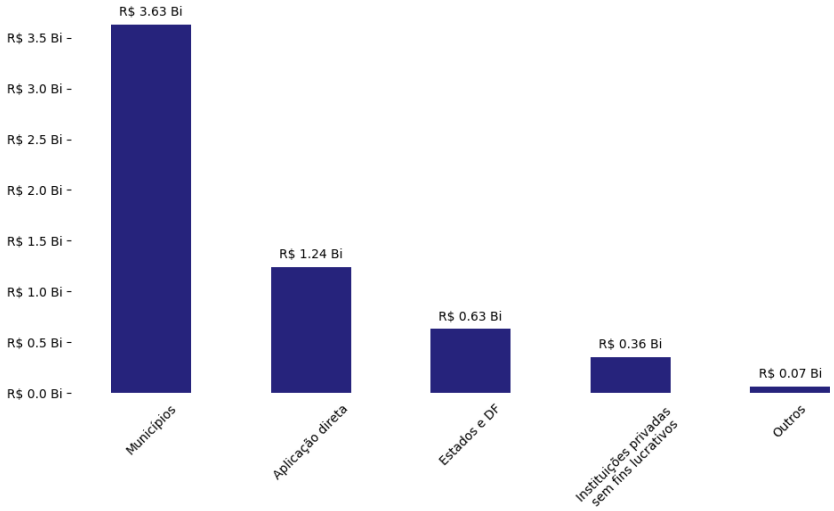


Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

48. A maior parte das emendas, para obras ou serviços de engenharia, possui abrangência nacional, representando R$ 2,71 bilhões. Em segundo lugar está a Região Norte, com R$ 0,80 bilhão, e em terceiro lugar a Região Nordeste, com R$ 0,74 bilhão.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

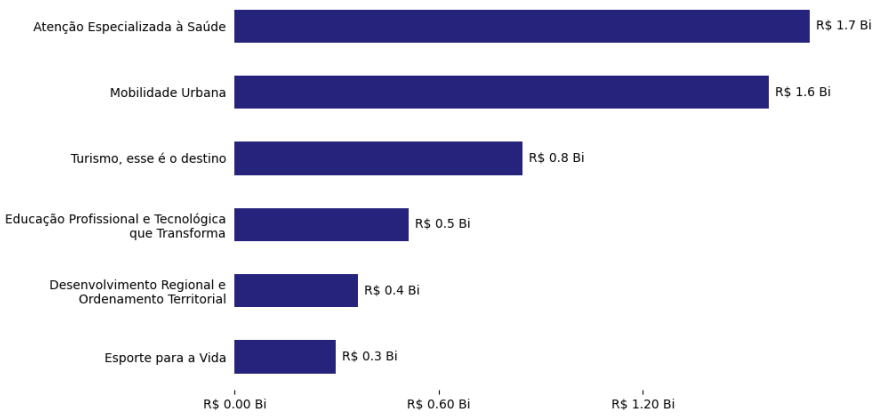
Gráfico 7 - Previsão orçamentária atualizada de emendas parlamentares para obras ou serviços de engenharia, por destino das transferências, ano 2026



Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

49. A partir da modalidade de aplicação, é possível verificar o destino das transferências. A maior parte é de transferência aos municípios, no valor de R$ 3,63 bilhões, seguida de R$ 1,24 bilhão de aplicação direta e de R$ 0,63 bilhão de transferências aos Estados e ao DF. Há, ainda, previsão de aplicação de R$ 0,36 bilhão por instituições privadas sem fins lucrativos.

Gráfico 8 - Previsão orçamentária atualizada de emendas parlamentares para obras ou serviços de engenharia, por programa, ano 2026

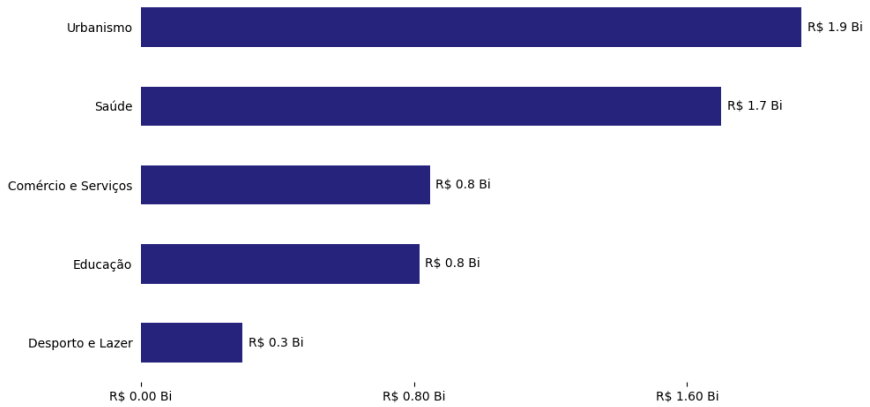


Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

50. Os três programas com valores mais expressivos a partir de emendas foram ‘Atenção Especializada à Saúde’, ‘Mobilidade Urbana’ e ‘Turismo, esse é o destino’, com, respectivamente, R$ 1,7 bilhão, R$ 1,6 bilhão e R$ 0,8 bilhão.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

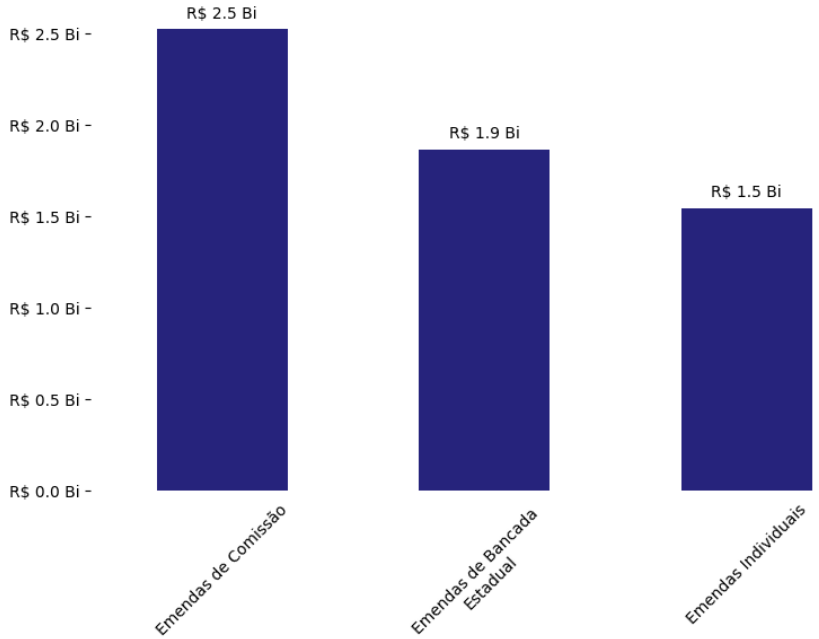
Gráfico 9 - Previsão orçamentária atualizada de emendas parlamentares para obras e serviços de engenharia, por função, ano 2026



Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

51. As três funções com valores mais expressivos a partir de emendas foram ‘Urbanismo’, ‘Saúde’ e ‘Comércio e Serviços’, com, respectivamente, R$ 1,9 bilhão, R$ 1,7 bilhão e R$ 0,8 bilhão.

Gráfico 10 - Previsão orçamentária atualizada de emendas parlamentares para obras e serviços de engenharia, por tipo de emenda, ano 2026



Fonte: elaboração própria com dados do SIOP. Atualizado em 11/09/2026.

52. Em 2026, não houve dotação para obras ou serviços de engenharia identificada como RP 9 (emendas de relator-geral).

53. As transferências especiais para obras e serviços de engenharia não são passíveis de identificação devido à insuficiência de informações no orçamento federal. Assim, houve previsão de R$ 2,5 bilhões para emendas de comissão permanente, R$ 1,9 bilhão para emendas de bancada estadual e R$ 1,5 bilhão para emendas individuais.

54. O comprometimento da transparência e rastreabilidade dos recursos foi um dos principais achados das fiscalizações das chamadas ‘emendas pix’, conforme exposto no item V.2 do presente relatório consolidado.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

FISCALIZAÇÕES DE OBRAS PÚBLICAS EM CUMPRIMENTO À LDO

55. Consoante aprovado pelo Plenário do TCU nos termos do Acórdão **2.304/2025-TCU-Plenário**, e revisado por meio do **Acórdão 721/2026-TCU-Plenário**, ambos de relatoria do atual Presidente, Ministro Vital do Rêgo, foram realizadas **24 fiscalizações** (Apêndice A) no âmbito do Fiscobras 2026, as quais tiveram a participação de quatro unidades de auditoria especializada, sendo três vinculadas à Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura (SecexInfra) e uma à Secretaria de Controle Externo de Energia e Comunicações (SecexEnergia).

56. O **Volume de Recursos Fiscalizados (VRF)** apurado no Fiscobras 2026 registrou o valor de aproximadamente **R$ 6,1 bilhões**. Já a **dotação orçamentária abrangida**, considerada a LOA 2026, foi de aproximadamente **R$ 4,4 bilhões**, assim distribuída:

Tabela 8 - Dotação orçamentária abrangida por unidade de auditoria especializada (LOA 2026)

Unidade de Auditoria Especializada	Fiscalizações	Dotação LOA 2026 (R$)
AudElétrica	2	1.365.415.864
AudPortoFerrovia	6	308.497.703
AudRodoviaAviação	6	390.564.719
AudUrbana	10	2.301.906.770
Total	**24**	**4.366.385.056**

Fonte: SecexInfra/NDInfra (Aplicativo Seleção Fiscobras)

57. A seleção das obras fiscalizadas no âmbito do Fiscobras seguiu os critérios estabelecidos no **art. 153 da LDO 2026**, reproduzido a seguir:

> Art. 153. A seleção das obras e dos serviços a serem fiscalizados pelo Tribunal de Contas da União considerará, entre outros fatores:
>
> I - o valor autorizado e empenhado nos exercícios anterior e atual;
>
> II - a regionalização do gasto;
>
> III - o histórico de irregularidades pendentes obtido a partir de fiscalizações anteriores e a reincidência de irregularidades cometidas, tanto do órgão executor como do ente beneficiado; e
>
> IV - as obras e os serviços com indícios de irregularidades graves contidos no anexo específico à Lei Orçamentária em vigor, que não tenham sido objeto de deliberação posterior do Tribunal de Contas da União pela regularidade.

Abrangência e Quantidade de Fiscalizações

58. Os empreendimentos fiscalizados podem ser agrupados por tipo de obra, conforme a Tabela 9:

Tabela 9 - Quantidade de Fiscalizações por Tipo de Obra

Tipo de Obra	Quantidade	Percentual
Rodovias (inclusive obras de arte especiais)	6	25%
Ferroviárias	4	16,7%
Saneamento / habitação / infraestrutura urbana	4	16,7%
Energia (nuclear)	2	8,3%
Portuárias / hidroviárias / dragagem	2	8,3%
Hídricas (barragens, açudes, adutoras, canais)	2	8,3%
Edificações	2	8,3%
Metroviárias	1	4,2%
Aeroportos	1	4,2%
Total	**24**	**100,0%**

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Fonte: TCU/SecexInfra/NDInfra.

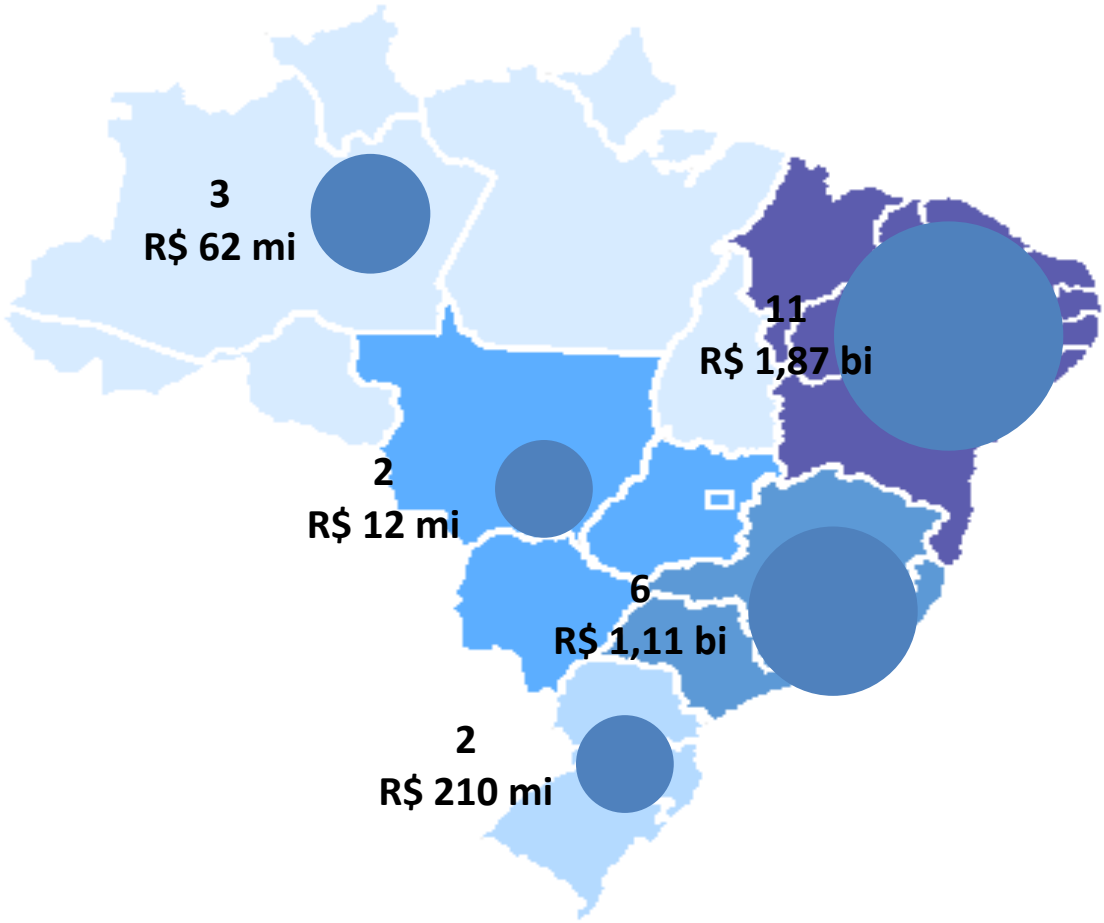
59. Em relação à abrangência dos trabalhos de auditoria, a seleção definitiva contemplou empreendimentos nas cinco regiões do país, atendendo ao critério de regionalização do gasto do art. 153, inciso II, da LDO 2026:

Tabela 10 - Quantidade de fiscalizações por região

Região	Quantidade
Nordeste	11
Sudeste	6
Norte	3
Sul	2
Centro-Oeste	2
Total	**24**

Fonte: SecexInfra/NDInfra (Aplicativo Seleção Fiscobras).

Gráfico 11 - Distribuição geográfica das fiscalizações



Fonte: TCU/SecexInfra/NDInfra.

60. Importa consignar que, das 25 fiscalizações aprovadas por meio do **Acórdão 721/2026-TCU-Plenário**, a serem realizadas no âmbito do Fiscobras 2026, a fiscalização prevista na implantação da usina Angra III não foi executada, pois não houve decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) sobre a continuidade da obra. Por esse motivo, será proposta a retirada dessa obra da relação de objetos auditados no âmbito do Fiscobras 2026:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Tabela 11 - Fiscalizações suprimidas do Fiscobras 2026

UF	Empreendimento
RJ	Implantação da Usina Termonuclear Angra III - No Estado do Rio de Janeiro

Fonte: TCU/SecexInfra/NDInfra

Classificação dos Indícios de Irregularidades

61. Os achados de auditoria foram classificados pelo TCU, em consonância com o disposto nas sucessivas Leis de Diretrizes Orçamentárias, por meio do art. 2º da Resolução-TCU 280/2016. Os conceitos guardam correspondência com o **art. 150, § 1º, incisos IV, V e VI, da LDO 2026**:

> Art. 2º Para fins do disposto nesta Resolução, entende-se por:
>
> (...)
>
> IV - **indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP)** o ato ou fato materialmente relevante em relação ao valor total contratado que apresente potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário ou a terceiros e que:
>
> a) possa ensejar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato; ou
>
> b) configure grave desvio dos princípios constitucionais a que está submetida a Administração Pública Federal;
>
> V **- indício de irregularidade grave com recomendação de retenção parcial de valores (IGR)** aquele que, embora atenda à conceituação de IGP contida no inciso IV, permite a continuidade da obra, desde que haja autorização do contratado para retenção de valores a serem pagos ou a apresentação de garantias suficientes para prevenir o possível dano ao erário, até a decisão de mérito sobre o indício relatado;
>
> VI - **indício de irregularidade grave que não prejudique a continuidade (IGC)** aquele que, embora gere citação ou audiência do responsável, não atende à conceituação de IGP ou IGR contida nos incisos IV e V;
>
> VII **- falhas/impropriedades (F/I)** aquelas falhas de natureza formal ou outras impropriedades que não configurem indício de débito ou que não ensejem a aplicação de multa aos responsáveis, mas tão somente determinação de medidas corretivas ou expedição de ciência;
>
> VIII - **proposta de indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação (pIGP)** aquela que se enquadra no conceito de IGP previsto no inciso IV, mas cuja classificação encontra-se pendente de confirmação pelo Tribunal de Contas da União, por meio de decisão monocrática ou colegiada, nos termos previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias vigente;

62. Quando a fiscalização aponta mais de uma irregularidade, o empreendimento é classificado de acordo com o achado de maior gravidade, conforme a seguinte ordem decrescente: **IGP – pIGP – IGR – IGC – F/I – SR (Sem Ressalvas)**.

63. A distribuição das fiscalizações em função do indício de maior gravidade apontado é mostrada na Tabela 12.

Tabela 12 - Distribuição das fiscalizações em função do indício de maior gravidade

Gravidade	Quantidade	% de quantidade
Fiscalizações com Irregularidade grave	**15**	**62,5 %**
IGP	0	0 %
pIGP	1	4,2 %
IGR	0	0 %

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

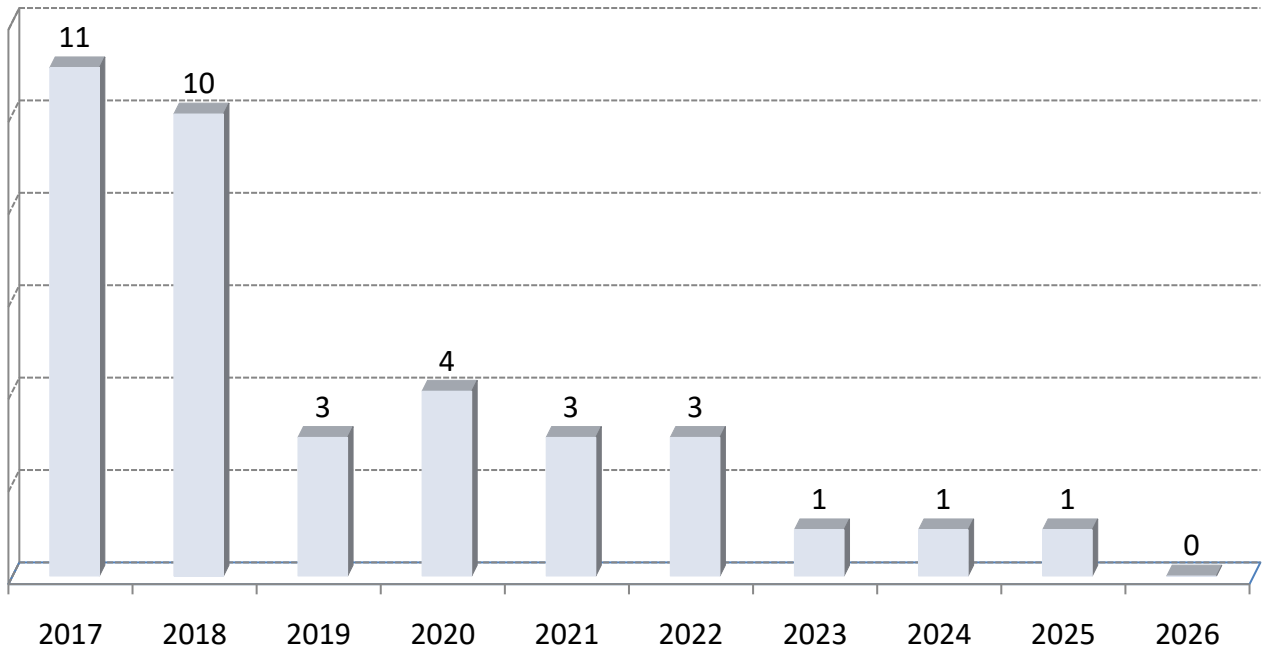
IGC	14	58,3 %
Falhas / impropriedades (FI)	**8**	**33,3 %**
Sem ressalva (SR)	**1**	**4,2 %**
Total	**24**	**100 %**

Fonte: TCU/SecexInfra/NDInfra

64. Verifica-se que foram detectados indícios de irregularidades graves em **15 obras públicas** [texto ajustado para compatibilizá-lo com a Tabela 12, após a reclassificação da obra da BR-040/RJ para SR], ou seja, 62,5% do total das fiscalizações. A única obra com pIGP (proposta de recomendação de paralisação) foi o Metrô de Teresina/PI, em razão de indícios de sobrepreço decorrente de preços excessivos frente ao mercado e duplicidades no orçamento contratado, cuja classificação como IGP depende de confirmação pelo Tribunal de Contas da União, por meio de decisão monocrática ou colegiada, nos termos previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias vigente (art. 150, § 1º, inciso IV c/c § 7º da Lei 15.321/2025 – LDO 2026).

65. A seguir, o Gráfico 12 ilustra o histórico de quantitativo de empreendimentos com indícios de irregularidades graves com recomendação de paralisação (IGP) ao longo dos últimos dez anos na data de cada consolidação do Fiscobras.

Gráfico 12 - Histórico de obras com IGP (Fiscobras 2017 a 2026)

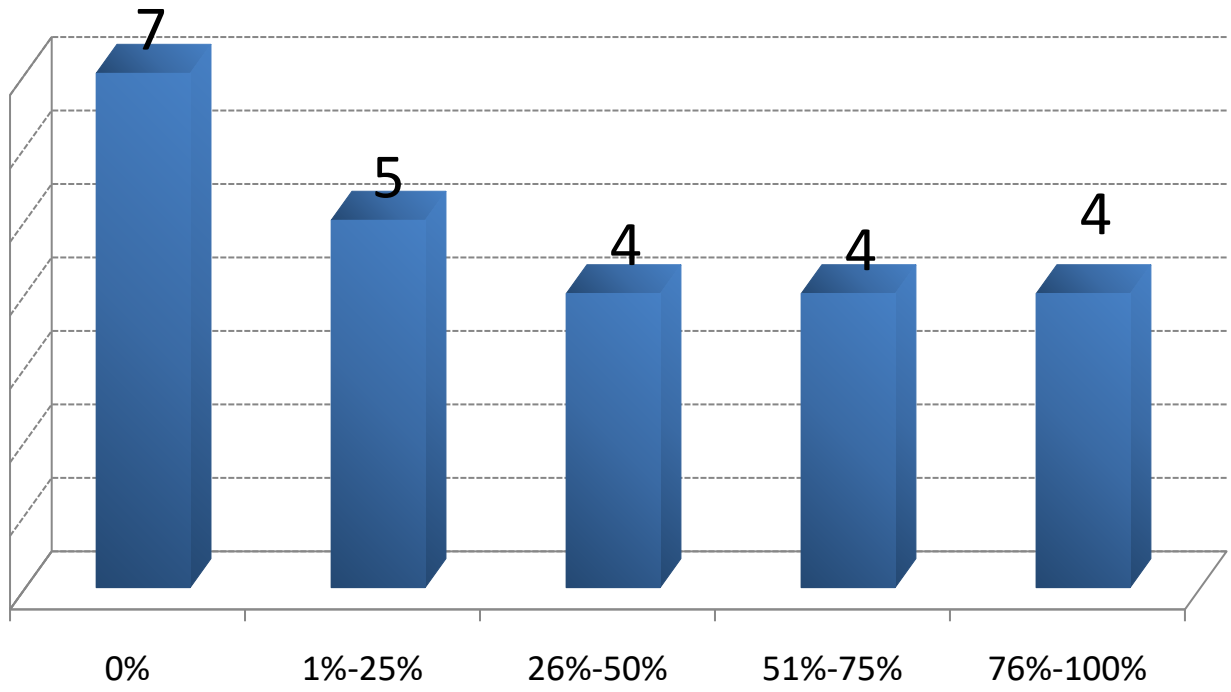


Fonte: TCU/SecexInfra/NDInfra

66. Por fim, o Gráfico 13 possibilita visualizar o percentual da execução física das obras fiscalizadas em 2026. Essa análise permite observar a distribuição de auditorias consoante a fase de implantação em que se encontram os empreendimentos (inicial, intermediária ou final).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Gráfico 13 - Comparativo de quantidades de auditorias por percentual de execução física



Fonte: TCU/SecexInfra/NDInfra

Achados de Auditoria

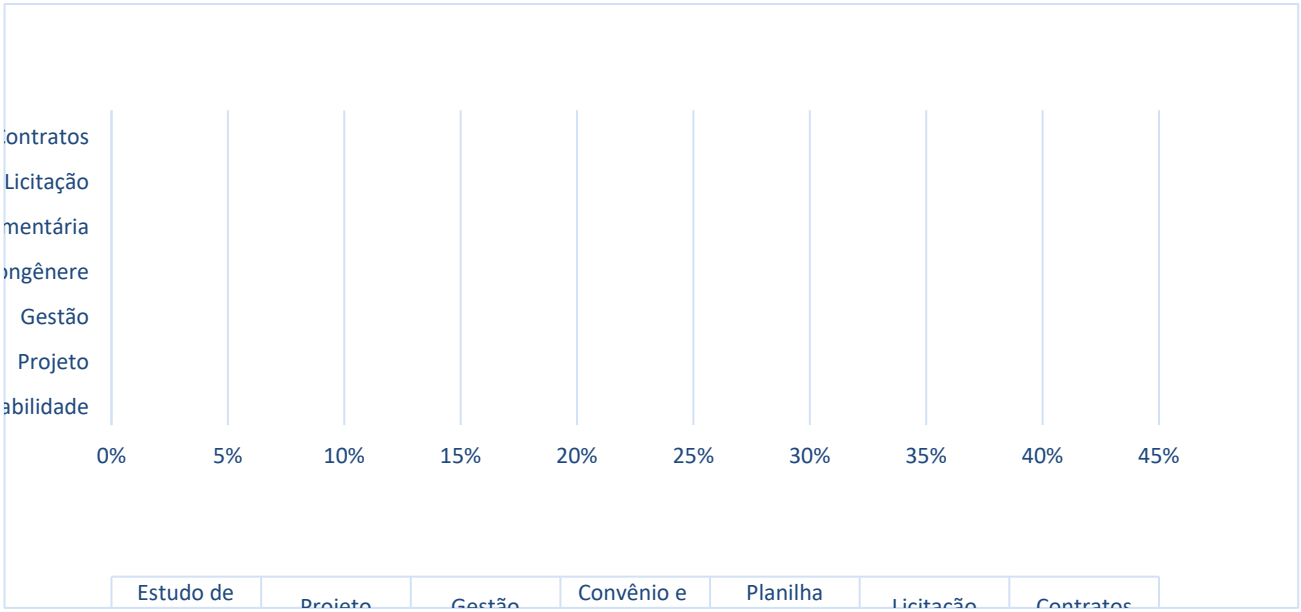
67. Os achados de auditoria são definidos como fato relevante, digno de relato pelo auditor, constituído por quatro atributos essenciais: **situação encontrada** (ou condição), **critério** (como deveria ser), **causa** (razão do desvio em relação ao critério) e **efeito** (consequência da condição). Decorrem da comparação da situação encontrada com o critério e devem ser comprovados por evidência de auditoria.

68. Os achados estão diretamente ligados ao escopo de cada auditoria realizada pela unidade técnica do Tribunal. O escopo da auditoria é a delimitação estabelecida para o trabalho e é expresso pelo objetivo, pelas questões e pelos procedimentos, no seu conjunto, sendo definido durante a fase de planejamento da fiscalização.

69. Durante as fiscalizações realizadas no Fiscobras 2026, foram detectados **98** achados. Desses, 40,82% estão ligados a contratos, 30,61% a licitações e 8,16% a planilha orçamentária.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Gráfico 14 - Tipos de achados por objeto ou item em que foram encontrados



Fonte: TCU/SecexInfra/NDInfra

Encaminhamentos aos Relatórios do COI/CMO de 2025

70. A partir das informações prestadas pelo TCU no processo de consolidação do Fiscobras 2025 (**Acórdão 2.451/2025-TCU-Plenário**) e dos esclarecimentos apresentados pelos gestores por meio de ofícios e na **audiência pública promovida em 3/12/2025**, o **Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves (COI)** elaborou dois relatórios no ciclo:

a) **Relatório nº 1/COI/CMO, de 2025**, que apreciou o AVN 5/2025-CN (Aviso 122/2025-GP-TCU), relativo ao acompanhamento de aditivos ao contrato PG-138/95-00 da BR-040/MG-RJ, encaminhado ao Comitê pelo Ofício 126/CMO/2025, de 12/11/2025, nos termos do art. 122 da Resolução nº 1/2006-CN; e

b) **Relatório nº 2/COI/CMO, de 2025**, que propôs a atualização do **Anexo VI do PLN 15/2025 - PLOA 2026** (Subtítulos Relativos a Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves).

71. No Relatório nº 1/COI/CMO de 2025, o Comitê deliberou manter o bloqueio da execução física, orçamentária e financeira das obras de construção da BR-040/RJ - Termo Aditivo 12/2014 ao Contrato de Concessão PG-138/95-00, subtítulo que já integrava o Anexo VI da LOA 2025, arquivando o AVN 5/2025. No Relatório nº 2/COI/CMO de 2025, o Comitê propôs a manutenção do bloqueio no Anexo VI da LOA 2026, com redação ampliada do objeto. Após nova atualização de informações realizadas no Fiscobras 2026, o Ministro Relator Walton Alencar Rodrigues determinou o arquivamento definitivo do processo em cumprimento ao item 9.1 do Acórdão 2.439/2025-Plenário.

72. Em relação à área nuclear, o Relatório nº 2/COI/CMO de 2025 examinou minuciosamente os trabalhos recentes do TCU, apresentou os resultados de diligências realizadas pelo COI para atualizar situações apontadas pelo Tribunal e registrou os resultados da audiência pública de 3/12/2025, com participação de representantes do TCU/AudElétrica. Pelo segundo exercício seguido, o Comitê reiterou ao Presidente da República, à Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados e à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal o alerta sobre os riscos gravíssimos decorrentes do subfinanciamento dos investimentos no setor nuclear, envolvendo: a) o atraso na implantação do Centro Tecnológico Nuclear e Ambiental (Centena) e a precariedade dos depósitos intermediários de rejeitos da CNEN, diante da previsão de esgotamento da capacidade de armazenamento dos depósitos iniciais de Angra 1 em 2028; b) as fragilidades na estruturação da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), em recursos humanos e orçamentários; c) a baixa disponibilidade de recursos para o programa de extensão de vida útil de Angra 1 (LTO); e d) a ausência de decisão definitiva sobre a continuidade da UTN Angra 3, inclusive quanto à definição da tarifa. Esse reconhecimento fundamentou a inclusão de duas fiscalizações do setor nuclear no Fiscobras 2026.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

73. O item V do voto do Relatório nº 2/COI/CMO de 2025 reconheceu 'a estratégia de implementação adotada pelo Tribunal de Contas da União para a representação formulada por meio do item IV do Relatório nº 2/COI/CMO, de 2024, consistente em iniciar sua tramitação quando sejam retomadas pela Administração as medidas concretas que lhe deram origem, ou quando verificarem-se situações similares, solicitando em consequência à Corte que informe a CMO quando da autuação do correspondente processo específico de representação e quando da ocorrência de deliberações sobre o seu objeto, considerando especialmente que já estão contemplados no PLOA2026 e são objeto de providências administrativas não só a obra em questão (Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul – SC) mas diversas outras similares em malhas ferroviárias concedidas (a exemplo da Construção de Trecho Ferroviário - Barragem de Fronteiras na EF-225/CE e o Contorno Ferroviário de Morretes – PR)'.

74. Nesse sentido, o Tribunal mantém olhar atento sobre a aplicação de recursos federais em ativos concedidos sem reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos nas diversas áreas de infraestrutura e, em 2026, autuou três processos de representação relacionados ao tema:

- TC 005.148/2026-0 - Ponte na BR-153, divisa entre GO e MG, prevista no contrato da Way-153 (projeto Rota Sertaneja);

- TC 016.497/2026-0 - Contorno de Goiânia, trecho da Rota do Pequi, objeto da Consenso; e

- TC 016.499/2026-3 - Travessia de Pimenta Bueno na BR-364/RO, trecho da Nova-364.

75. Por fim, no item VI do voto do Relatório nº 2/COI/CMO de 2025, o Comitê solicitou ao TCU o encaminhamento da deliberação, cautelar ou de mérito, sobre a fiscalização da Implementação da Adutora do Agreste Potiguar (RN) (**TC 024.271/2024-1)** e eventuais outros processos com o mesmo objeto, com pronunciamento conclusivo sobre a efetiva ocorrência fática, a gravidade jurídica e as consequências dos indícios trazidos em caráter preliminar pela fiscalização. **A deliberação foi encaminhada à Comissão Mista por meio do Aviso nº 105-GP/TCU, de 19/2/2026.**

PRIORIZAÇÃO DE OBRAS RELEVANTES PARALISADAS OU COM BAIXO RITMO DE EXECUÇÃO - METODOLOGIA PARA INDUÇÃO DA ALOCAÇÃO EFICIENTE DOS INVESTIMENTOS NAS OBRAS PÚBLICAS

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

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

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

Como a metodologia foi construída

78. A metodologia foi concebida a partir de um processo participativo que reuniu especialistas de diferentes áreas da Administração Pública e do controle externo. Entre outubro de 2025 e março de 2026, oficinas colaborativas e reuniões técnicas reuniram representantes do TCU, do Congresso Nacional, da Casa Civil da Presidência da República, de Ministérios setoriais, de autarquias e de outros órgãos envolvidos no planejamento, no financiamento, na execução e na fiscalização de obras públicas. Ao todo, 166 participantes

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

contribuíram para a construção do método, permitindo que diferentes perspectivas institucionais fossem incorporadas ao trabalho.

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

Seis etapas e uma matriz de decisão

80. A metodologia é composta por seis etapas complementares:

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

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

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

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

5. Publicação – transparência dos resultados; e

6. Monitoramento – acompanhamento da evolução das obras selecionadas.

81. O elemento central do método é a matriz de decisão, organizada em seis eixos de avaliação: impedimentos à retomada; qualidade e maturidade do empreendimento; aderência ao planejamento governamental; nível de impacto; execução físico-financeira e viabilidade de retomada; e interesse ou capacidade do responsável pela execução. Os critérios transformam informações de múltiplas fontes em instrumento estruturado de apoio à decisão, reduzindo subjetividades e aumentando a rastreabilidade do processo de priorização. A íntegra da metodologia, aprovada por meio do Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário, consta do Apêndice F do presente relatório consolidado.

Aplicação piloto no DNIT

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

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

84. Ao final do processo, foram selecionados dez empreendimentos considerados prioritários e sem recursos financeiros para a conclusão das obras, reproduzidos também no Apêndice D deste relatório:

Tabela 13 - Obras relevantes com risco de persistência do baixo ritmo de execução por insuficiência de recursos

UF	BR	Empreendimento	Programa de Trabalho	Instrumento	Recursos faltantes

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	26.782.3106.14LV.2143 - ADEQUAÇÃO DE TRAVESSIA URBANA EM JUAZEIRO - NAS BRS 235/407/BA	05 00155/2023	R$ 19.855.963,50
SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul	26.782.3106.7530.0042 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIARIO - NAVEGANTES - RIO DO SUL - NA BR-470/SC	16 01093/2013	R$ 13.275.204,67
CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	26.782.3106.10L3.0023 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - CAUCAIA - ENTRONCAMENTO ACESSO AO PORTO DE PECÉM - NA BR-222/CE	03 00537/2015	R$ 5.223.000,35
RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	26.782.3106.7XI6.0043 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PORTO ALEGRE - NOVO HAMBURGO - NA BR-116/RS	10 00821/2019	R$ 43.751.296,84
MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em Porto Murtinho	26.782.3106.7XG6.0054 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - BATAGUASSU - PORTO MURTINHO - NA BR-267/MS	19 00758/2023	R$ 279.126.640,74
ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	26.782.3106.7U06.0032 - CONSTRUÇÃO DE ACESSO RODOVIÁRIO AO TERMINAL PORTUÁRIO DE CAPUABA - NA BR-447/ES	00 01061/2014	R$ 5.563.752,09
PA	BR-230	Ponte do Xingu	26.782.3106.161U.0015 - CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO XINGU E ACESSOS - NA BR-230/PA	00 00011/2021	R$ 67.901.811,13
GO	BR-070	Remanescentes da BR-070/GO	26.782.3106.7XM3.0052 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - KM 65 - KM 187 - NA BR-070/GO	12 00350/2024	R$ 24.362.684,31

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

MG	BR-367	Implantação 367/MG	26.782.3106.13XG.0031 - CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - DIVISA BA/MG (SALTO DA DIVISA) - ENTRONCAMENTO MG-406 (ALMENARA) - NA BR-367/MG	00000403/2022	R$ 21.804.597,45
AM	BR-319	Remanescente do Lote 1C da BR-319	26.782.3106.1248.0013 - CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - MANAUS - DIVISA AM/RO - NA BR-319/AM	00 00563/2024	R$ 43.934.548,69
					R$ 524.799.499,77

Fonte: Elaboração própria

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

Resultados e próximos passos

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

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

OUTROS PROCESSOS E TEMÁTICAS RELEVANTES DE INFRAESTRUTURA

88. O presente capítulo apresenta outros processos e temáticas relevantes, em cumprimento à alínea ‘e’ da proposta de encaminhamento acolhida na revisão do plano de fiscalização de obras (**Acórdão 721/2026-TCU-Plenário**), que autorizou a inclusão, no Relatório Consolidador do Fiscobras 2026, de seção específica com informações acerca de outros trabalhos estruturantes relacionados a obras públicas realizados no período de **setembro de 2025 a agosto de 2026**, nos termos do **art. 31, inciso VI, da Resolução-TCU 280/2016**:

> Art. 31. O relatório consolidado do Fiscobras para fins de cumprimento da Lei de Diretrizes Orçamentárias vigente deverá ser apreciado pelo Tribunal de Contas da União e encaminhado à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional em até 70 (setenta) dias após o encaminhamento do projeto de Lei Orçamentária Anual pelo Poder Executivo, e contemplará: (...)
>
> VI - outros trabalhos relacionados ao setor de infraestrutura que já tenham sido realizados e, a critério do relator, devam ser comunicados ao Congresso Nacional.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Obras Paralisadas

89. O TCU mantém atuação estruturada sobre o problema das obras públicas paralisadas, em três frentes complementares: o diagnóstico periódico do Painel de Obras Paralisadas, o acompanhamento do Pacto Nacional pela Retomada de Obras de Educação e Saúde e o acompanhamento preventivo de obras com risco de paralisação.

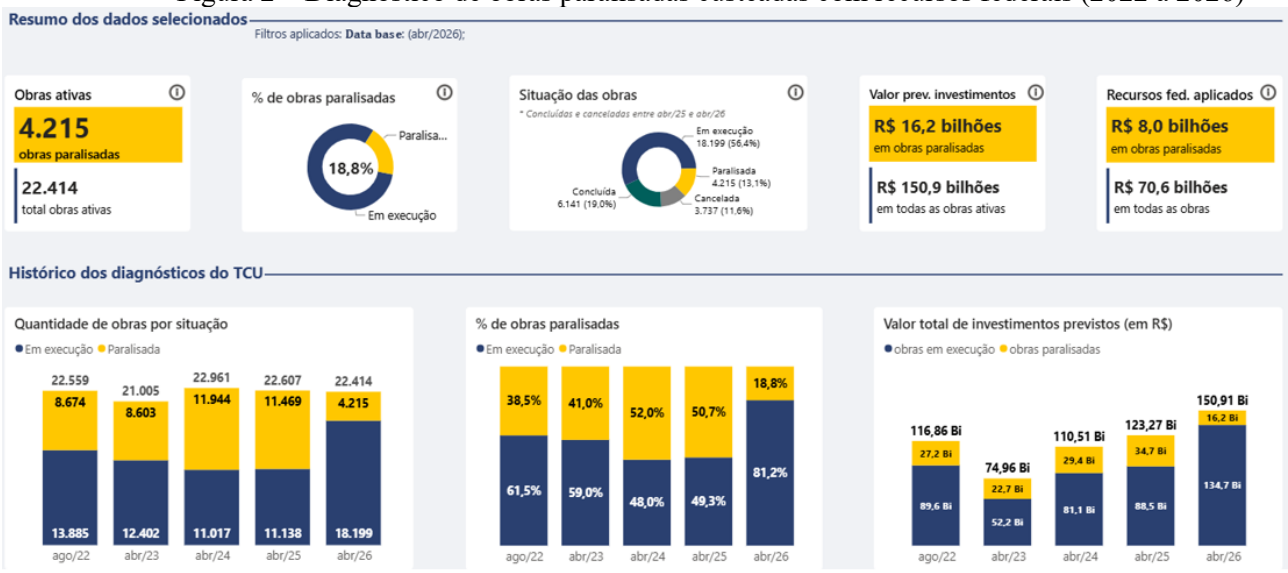
Atualização do Painel de Obras Paralisadas

Processo: TC 037.127/2023-3 (monitoramento do Acórdão 2.134/2023-TCU-Plenário, proferido no TC 009.197/2022-2)
Relator: Ministro Rodrigo Pacheco
Deliberação: Pendente de apreciação (deliberações anteriores relacionadas: Acórdãos 1.079/2019, 871/2022, 2.134/2023, 517/2024, 2.600/2024, 563/2025 e 2.747/2025, todos do Plenário)

90. O país mantém um estoque persistente de obras federais paralisadas, espalhadas por praticamente todos os municípios brasileiros. Elas se concentram em serviços essenciais: unidades básicas de saúde, UPAs, creches e escolas.

91. Em 2026, o Painel de Obras Paralisadas do TCU, que considera dados da Caixa, Codevasf, DNIT, Funasa, Sistema da Educação e do Fundo Nacional de Saúde, registrava 22.414 obras na carteira ativa, das quais 4.215 estavam paralisadas. Educação (2.102 obras) e Saúde (1.226 obras) respondem juntas por mais de 78% desse estoque.

Figura 2 – Diagnóstico de obras paralisadas custeadas com recursos federais (2022 a 2026)



Fonte: Painel de Obras Paralisadas do TCU (disponível em: https://paineis.tcu.gov.br/ObrasParalisadas, acesso em 21/9/2026).

92. O impacto financeiro acompanha a escala. A carteira soma R$ 150,9 bilhões em investimentos previstos, dos quais R$ 16,2 bilhões estão vinculados a obras paralisadas. Desse montante, R$ 8 bilhões já saíram dos cofres públicos sem que o serviço correspondente chegasse à população.

93. Além do mais, o Painel registrou outras 3.737 obras canceladas, que representam os empreendimentos inconclusos para os quais os órgãos responsáveis não preveem mais o aporte de recursos federais. Embora não estejam mais em execução, essas obras também permanecem sem entregar à sociedade os serviços para os quais foram concebidas.

94. O risco é crônico e compromete o resultado das políticas públicas. Em setores como habitação e saneamento, a duração média das paralisações ultrapassa 100 meses, o que transforma a interrupção em estado

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

quase permanente. Quanto mais longa a parada, maior a deterioração física do ativo, a obsolescência do projeto e o custo de eventual retomada.

95. Entre 2024 e 2025, o diagnóstico do TCU mostrou leve inflexão no quantitativo de obras paralisadas: o estoque caiu 1,3% em relação ao pico e a participação das paralisadas recuou de 52% para 50,7%. A participação financeira das paralisações também diminuiu. O movimento é positivo, mas o patamar segue incompatível com uma política pública madura.

96. Em 2026, houve mudança no critério de classificação das obras paralisadas, o que prejudicou a comparação com os anos anteriores. A Portaria SEGES/MGI 10.874/2025 revogou a classificação automática de obra paralisada – aquela sem boletim de medição por 90 dias – e a substituiu por rito administrativo em que apenas são consideradas paralisadas as obras assim indicadas pela Administração, após processo de notificação e vistoria. A alteração reduziu o quantitativo de obras paralisadas registradas, mas não mudou o cenário real que o cidadão encontra no seu dia a dia.

97. Independentemente da nova metodologia, os números permanecem muito relevantes, tanto em termos de desperdício de recursos federais quanto em termos de não disponibilização de importantes obras à população.

98. Na visão do TCU, a retomada dessas obras paralisadas constitui necessidade premente. As medidas estruturantes para o enfrentamento do problema foram determinadas no Acórdão 2.134/2023-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Vital do Rêgo, mas, até o momento, não há registro de seu cumprimento.

99. O prazo para o levantamento sistematizado das obras paralisadas venceu em 23/5/2025 e a elaboração de um Plano Central de Gestão para retomar e concluir obras públicas paralisadas, em 20/10/2025. O Centro de Governo pediu nova dilação de 150 dias, depois de prorrogações já concedidas, mas, ainda assim, o cadastro central não retrata a carteira nacional de obras paralisadas.

Acompanhamento do ‘Pacto Nacional pela Retomada de Obras e de Serviços de Engenharia à Educação Básica, Profissionalizante e Saúde’

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

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

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

Figura 3 – Situação das obras do Pacto (educação)



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

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

O que o TCU fez?

103. O Tribunal de Contas da União acompanhou esse processo fiscalizando de forma estruturada em múltiplas frentes. Em um primeiro momento, foram conduzidas ações de acompanhamento operacional junto ao FNDE, que resultaram no Acórdão 2.103/2024-TCU-Plenário, relatado pelo ministro Jhonatan de Jesus. Esse trabalho identificou oportunidades de melhoria relacionadas à transparência, à qualidade das informações disponíveis e à execução orçamentária e financeira do programa.

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

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

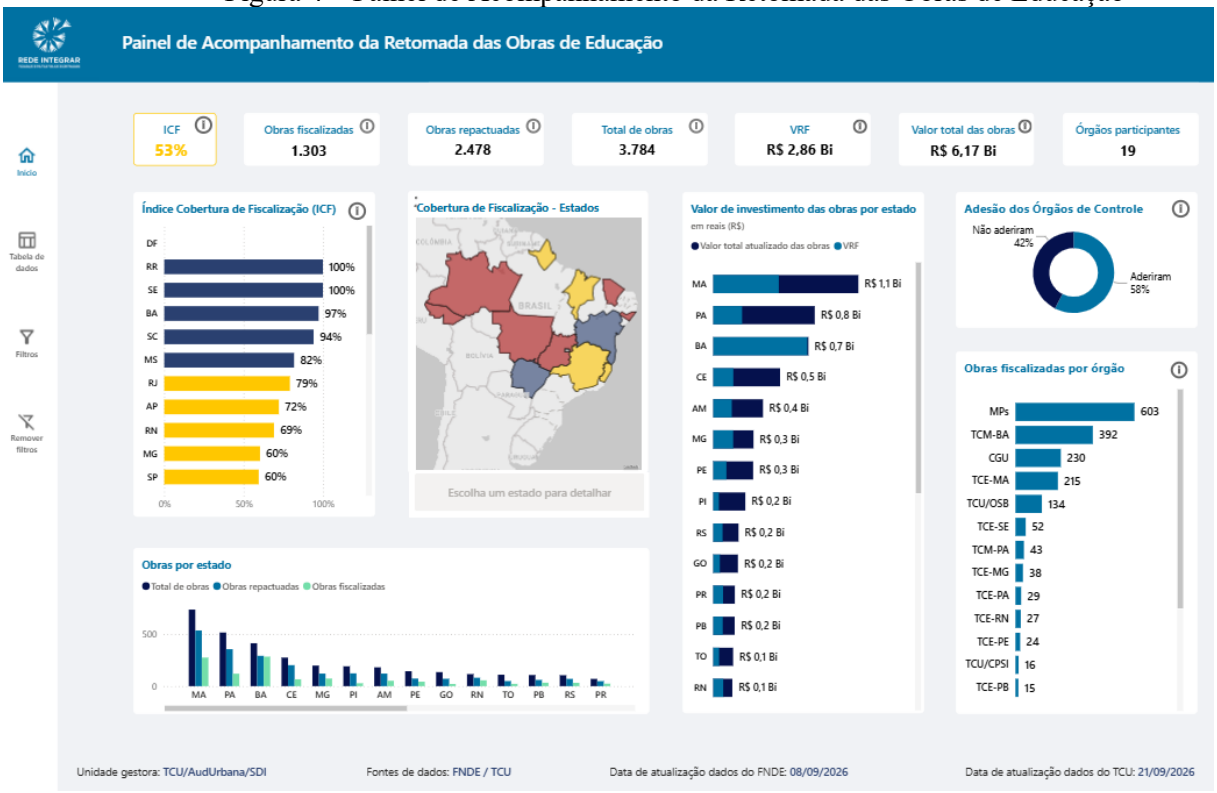
Controle social e atuação em rede

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

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Figura 4 – Painel de Acompanhamento da Retomada das Obras de Educação



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

108. Em síntese, os resultados alcançados demonstram que o Pacto Nacional pela Retomada de Obras da Educação Básica representa uma iniciativa relevante para enfrentar um dos principais passivos da infraestrutura pública brasileira. Embora ainda existam obstáculos relacionados à governança, à gestão de informações e à execução financeira, os avanços entre 2024 e 2026 indicam trajetória consistente de retomada de empreendimentos, ampliação da capacidade de atendimento da rede pública de ensino e recuperação gradual de investimentos anteriormente imobilizados em obras paralisadas. Essa evolução reforça a importância da continuidade do monitoramento, do aperfeiçoamento dos instrumentos de gestão e da atuação coordenada entre União, estados, municípios, órgãos de controle e sociedade civil para assegurar que os benefícios cheguem realmente à população.

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

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

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

111. Os trabalhos identificaram inconsistências e oportunidades de melhorar os mecanismos de acompanhamento dos empreendimentos, levando o Tribunal a determinar ao Ministério da Saúde a adoção de

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

medidas corretivas e o fortalecimento dos controles existentes. Além disso, foram expedidas recomendações para o aperfeiçoamento do Sistema de Monitoramento de Obras (Sismob) e o incentivo à participação da sociedade no acompanhamento da execução das obras, reconhecendo o controle social como instrumento relevante para reduzir riscos e ampliar a efetividade da política pública.

Acompanhamento para Prevenção de Paralisação de Obras Públicas
Processo: TC 015.520/2025-0
Relator: Ministro Benjamin Zymler
Deliberação: Pendente de apreciação

O que o TCU fiscalizou?

112. O TCU deu início a um acompanhamento contínuo, inédito no seu modelo, voltado a identificar precocemente obras públicas com risco de paralisação e agir antes que os problemas se consolidem. O foco recaiu sobre empreendimentos financiados com recursos do Orçamento Geral da União e executados por estados e municípios mediante transferências voluntárias, modalidade que concentra parcela expressiva dos investimentos federais em infraestrutura urbana, nas áreas sob responsabilidade dos Ministérios das Cidades, da Integração e do Desenvolvimento Regional e da Agricultura e Pecuária.

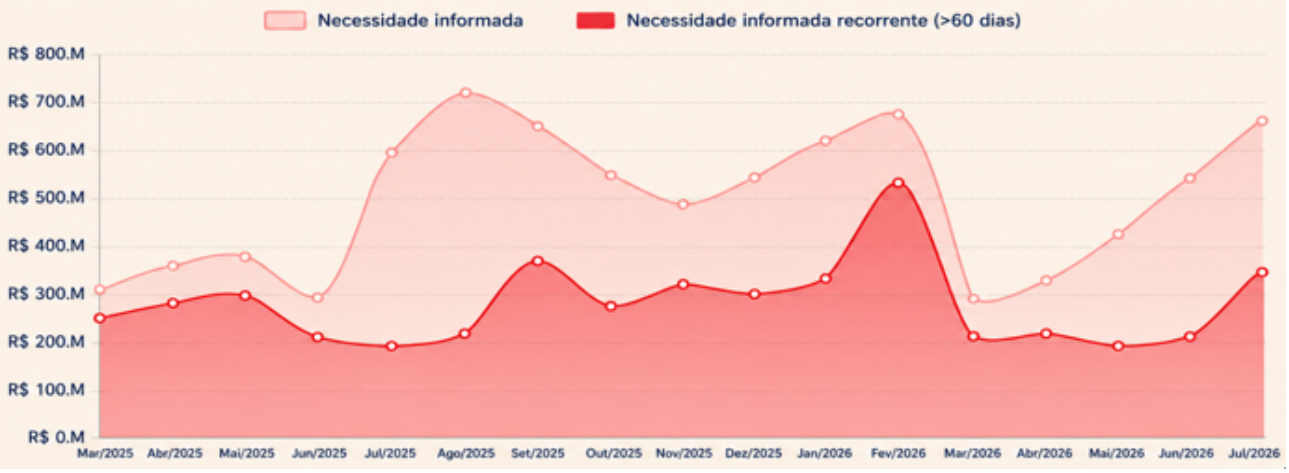
113. O trabalho nasce de um problema recorrente: entre 2021 e 2025, o Painel de Obras Paralisadas do TCU já havia identificado mais de 11 mil contratos interrompidos, e somente entre abril de 2024 e abril de 2025 foram detectadas 2.332 novas obras com indícios de paralisação. Diante disso, o Tribunal decidiu não apenas tratar obras já paradas, mas antecipar-se ao problema, investigando as causas que levam empreendimentos ainda em execução a perder ritmo e correr risco de interrupção.

114. Para isso, a equipe desenvolveu uma metodologia própria, estruturada em ciclos sucessivos de aperfeiçoamento (à semelhança do método PDCA). Foi criado um painel analítico que cruza dados da plataforma Transferegov.br para identificar obras em risco (sem medição ou pagamento há mais de 60 dias, execução financeira entre 20% e 80% e valor igual ou superior a R$ 1 milhão), resultando em 1.956 empreendimentos prioritários. Desse universo, foi selecionada uma amostra de 84 obras para um primeiro ciclo avaliativo, que foram divididas entre um grupo acompanhado ativamente e um grupo de controle, submetidas a formulários eletrônicos respondidos pelos principais atores envolvidos (Ministérios, Caixa Econômica Federal, prefeituras/estados e empresas contratadas). Nos casos mais representativos, foram realizadas reuniões com esses atores, chamadas de ‘Diálogos Construtivos’, voltadas a esclarecer divergências e construir soluções antes da paralisação efetiva.

O que o TCU encontrou?

115. Das 112 respostas obtidas na amostra, o atraso na liberação de recursos federais apareceu como a causa mais citada para a redução do ritmo das obras, mencionada em 44 manifestações. Diante da recorrência do problema, a equipe aprofundou a investigação por meio de inspeção específica, concentrando-se na gestão federal dos repasses de contratos financiados pelo Ministério das Cidades.

Figura 5 – Parcela da necessidade informada com atrasos maiores que 60 dias



Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Fonte: elaboração própria

Atrasos sistêmicos na transferência de recursos federais.

116. A fiscalização constatou que, ao longo de 2025 e 2026, o repasse de recursos para pagar medições já executadas e aprovadas em contratos de repasse ocorreu com atraso recorrente – não como episódios isolados, mas como padrão sistêmico capaz de comprometer a continuidade de milhares de obras.

Benefícios esperados

117. Espera-se que as medidas propostas corrijam, em prazo definido, o descompasso entre os compromissos assumidos pelo Ministério das Cidades e sua real capacidade de pagamento. Hoje, esse descompasso é suportado por municípios e empresas contratadas, que antecipam recursos próprios para não interromper as obras. Ao condicionar a autorização de novos empreendimentos à disponibilidade financeira efetiva, o ministério fortalece a gestão financeira de sua carteira de investimentos, evita a formação de novos passivos e reduz o risco de suspensões contratuais e de paralisação das obras em andamento nos próximos meses.

118. Do ponto de vista financeiro, o saneamento tempestivo do estoque de recursos pendentes tende a evitar o crescimento de custos adicionais com juros e correção monetária, hoje estimados em dezenas de milhões de reais, que podem onerar indiretamente o erário e os cofres municipais. A maior transparência sobre a situação financeira de cada contrato, aliada a mecanismos permanentes de controle na emissão de autorizações de obra, deve fortalecer a governança orçamentária do setor, em linha com a Lei de Responsabilidade Fiscal.

119. Por fim, o caráter preventivo e colaborativo da metodologia, testada com sucesso por meio dos Diálogos Construtivos, cria as bases para que o TCU continue atuando de forma antecipada em ciclos futuros, ampliando sua capacidade de evitar, e não apenas remediar, a paralisação de obras públicas que afetam diretamente a vida de milhões de cidadãos em todo o país.

Transferências Especiais (Emendas Pix) Destinadas a Obras

Processo: TC 023.001/2025-9 (processo consolidador)
Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues
Deliberação: Acórdão 158/2026-TCU-Plenário (Plano Especial de Auditoria de Transferências Especiais); deliberações individuais indicadas nos casos ilustrativos constantes do Apêndice E do presente relatório.

120. As transferências especiais são emendas individuais impositivas previstas no art. 166-A, inciso I, da Constituição Federal, incluído pela Emenda Constitucional 105/2019. Apresentadas ao projeto de Lei Orçamentária Anual, alocam recursos diretamente a estados, ao Distrito Federal e a municípios, a partir da indicação dos parlamentares, independentemente da celebração de convênio ou instrumento congênere. O objetivo foi flexibilizar a aplicação de recursos federais, permitindo que os entes beneficiários definam prioridades locais, sem vinculação a programas específicos do Governo Federal.

121. Esses recursos devem, no entanto, ser aplicados em programações finalísticas das áreas de competência do Poder Executivo do ente federado beneficiário, sendo que ao menos 70% devem ser destinados a despesas de capital de natureza não financeira e o restante pode ser utilizado em despesas de custeio. Veda-se a utilização desses valores para pagamento de despesas com pessoal (ativo ou inativo) ou encargos referentes ao serviço da dívida.

122. Desde a sua criação, todavia, as transferências especiais, também conhecidas como ‘emendas pix’, dada a agilidade na liberação dos recursos, foram objeto de críticas, principalmente pela falta de transparência ativa e rastreabilidade na execução desses repasses, dificultando o controle social e a fiscalização pelos órgãos de controle e aumentando o risco de ocorrência de irregularidades.

123. O Acórdão 518/2023-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Vital do Rêgo, definiu a competência do TCU para fiscalização sobre o cumprimento, pelo ente beneficiário da transferência especial, das condicionantes que a legitimam, previstas no art. 166-A, § 1º, incisos I e II, § 2º, inciso III, e § 5º. As informações e documentos devem ser inseridos no Transferegov.br, na forma e nos prazos disciplinados em instrução normativa do TCU.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

124. Em fiscalização realizada pelo TCU em conjunto com outros tribunais de contas, no âmbito da Rede Integrar, identificaram-se diversas irregularidades na aplicação de recursos de transferências especiais, sintetizadas no voto condutor do Acórdão 1.122/2026-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues: a) 59% dos tipos de situações identificadas nas fiscalizações são irregularidades na aplicação dos recursos; b) a amostra de 57 portais de transparência apontou para o Indicador de Transparência Ativa das Transferências Especiais/TA médio de apenas 26,7 pontos, considerado 'baixo', dentro do máximo de 100 pontos; c) no quadro geral de fiscalização, foram identificados achados de auditoria em 60 dos 67 entes nos quais houve fiscalização (89,6%); d) nas transferências especiais, foram identificados achados de auditoria em 115 transferências de um conjunto amostral de 125 (92,0%); e e) na Região Norte, foram identificados achados em 27 das 29 transferências especiais fiscalizadas (93,1%); na Região Nordeste, em 47 das 49 da amostra (95,9%); na Região Centro-Oeste, em 19 das 20 da amostra (95,0%); na Região Sudeste, em 10 das 10 da amostra (100%); e, na Região Sul, em 12 da amostra de 17 transferências especiais fiscalizadas (70,6%).

125. O primeiro regramento com vistas a garantir a transparência na aplicação dos recursos foi a Instrução Normativa-TCU 93, de 17 de janeiro de 2024, que definiu a obrigatoriedade de apresentação de plano de trabalho, a necessidade de realizar prestação de contas, mediante elaboração de relatório de gestão, a ser inserido na plataforma Transferegov.br; a fixação de prazo para execução dos recursos e a exigência de conta corrente específica para movimentação dos recursos.

126. Em decisão monocrática de 2/12/2024, proferida no âmbito da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 854/DF e referendada pelo Plenário do STF, o Ministro Flávio Dino reiterou a exigência de apresentação e aprovação prévias do plano de trabalho, inserido no Transferegov.br, como condição para liberação de novas transferências especiais, fixando prazo de sessenta dias para regularização dos planos relativos a exercícios anteriores, sob pena de suspensão e apuração de responsabilidades. Foi estabelecido, ainda, que o ciclo completo de fiscalização e aprovação das contas das transferências especiais compete ao TCU, sem prejuízo da atuação colaborativa dos tribunais de contas locais, cabendo à CGU a fiscalização e à Polícia Federal a investigação. Também foi fixado prazo para que o TCU verificasse o registro dos planos de trabalho na plataforma, conforme a IN-TCU 93, de 2024.

O que o TCU fez?

127. Para cumprir a decisão do STF e o Acórdão 518/2023-TCU-Plenário, o Tribunal aprovou, por meio do Acórdão 158/2026-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, o Plano Especial de Auditoria de Transferências Especiais de 2020 a 2024, com os objetivos de sistematizar um conjunto de propostas de fiscalização destinadas a atender ao disposto pelo STF e de garantir a transparência e a correta aplicação dos recursos públicos, assegurando que as transferências especiais cumpram seus objetivos e beneficiem efetivamente a população.

128. Constituiu-se, assim, uma amostra de 84 objetos, divididos em 24 processos, cujos planos de ação tivessem por aplicação as seguintes categorias: I – Compras de materiais e suprimentos médico-hospitalares; II – Outras aquisições de bens; III – Contratações e Locações; IV – Eventos culturais e esportivos; e V – Obras Públicas. O valor total que viria a ser fiscalizado foi de R$ 198.109.222,97.

129. Quanto às obras públicas, foram autuados 12 processos sob responsabilidade da SecexInfra e da SecexEnergia. No atual momento, 11 deles foram objeto de avaliação pelo Plenário do TCU, somando o valor fiscalizado em R$ 97.531.863,09, cerca da metade dos recursos analisados. Os entes beneficiários foram os seguintes: Rio Branco/AC, Porto Grande/AP, Afonso Cunha e Arari/MA, Várzea Grande/MT, Cajazeiras/PB, Guapimirim/RJ, Porto Velho/RO, São José/SC e Osasco e Praia Grande/SP.

130. As fiscalizações buscaram responder a cinco questões de auditoria: (i) aplicação local dos recursos de transferência especial se processou com rastreabilidade?; (ii) execução orçamentária e financeira das transferências especiais observou as onze condicionantes constitucionais?; (iii) a execução orçamentária e financeira das transferências especiais observou o plano de aplicação e as exigências normativas aplicáveis?; (iv) licitação ou contratação direta foi promovida em conformidade com as normas legais?; e (v) a execução física do objeto ocorreu de acordo com as condições contratadas, com economicidade e pleno alcance dos resultados pretendidos?

O que o TCU encontrou?

131. À exceção da fiscalização de Osasco/SP, em que não se verificou irregularidade, o TCU identificou 43 achados relevantes nos 11 processos de fiscalizações de obras já apreciados:

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Tabela 14 – Achados nas fiscalizações de obras custeadas com transferências especiais

Tipo de achado	Achado	Quantidade	Percentual
Comprometimento da transparência e rastreabilidade dos recursos	Movimentação de recursos em conta corrente não específica	10	23,26%
	Ausência de relatório de gestão parcial ou final no Transferegov.br	12	27,91%
	Ausência de plano de aplicação do saldo remanescente	4	9,30%
	Ausência de plano de aplicação das transferências especiais	2	4,65%
Irregularidades na execução financeira	Pagamentos de despesas sem cobertura contratual	2	4,65%
	Pagamento de despesas sem comprovação jurídica/fiscal idônea	1	2,33%
	Pagamento de despesas estranhas à finalidade da transferência especial	3	6,98%
	Pagamentos de despesas sem comprovação da quantidade ou do objeto realizado	1	2,33%
Irregularidades e/ou impropriedades no procedimento licitatório	Contratação direta irregular	1	2,33%
	Licitação/contratação direta com publicidade inadequada	1	2,33%
	Sobrepreço contratual	1	2,33%
Irregularidades na execução física e contratual	Inexecução total ou parcial do objeto	3	6,98%
	Superfaturamento qualitativo	2	4,65%
Total		43	100%

132. Cerca de 65% dos achados se concentraram no comprometimento da transparência e da rastreabilidade dos recursos, com destaque para a ausência de inserção de relatórios de gestão no Transferegov.br, observada em 52% das transferências fiscalizadas, e a movimentação de recursos em conta não específica. Nesse caso, estão incluídas tanto as situações em que a conta específica para o recebimento dos recursos serviu como 'conta de passagem' quanto a utilização de uma mesma conta corrente para o recebimento de valores oriundos de várias transferências especiais.

133. Além disso, complementa a lista de achados a ausência do lançamento de informações sobre as transferências especiais no sistema Transferegov.br sob duas perspectivas: a) a ausência de plano de aplicação do saldo remanescente, que diz respeito ao saldo positivo remanescente dos recursos, após sua execução, decorrente de aplicações financeiras; e, de maior gravidade, b) a ausência de plano de aplicação da transferência especial, indicando que não houve a inserção do plano de trabalho no Transferegov.br, em ofensa ao disposto no art. 3º, §§ 1º e 2º, da IN TCU 93/2024, assim como à decisão proferida no âmbito da ADPF 854.

134. Evidenciam-se, assim, falhas graves na prestação de contas e na transparência e controle social dos recursos repassados aos entes beneficiários, o que contraria os normativos que regulam a execução de transferências especiais (IN TCU 93, de 2024, e Portaria Conjunta MF/MGI 15, de 2025), além de dificultar a atuação dos órgãos de controle.

135. As irregularidades na execução financeira, que correspondem a aproximadamente 16% dos achados, envolvem: a) pagamento de despesas sem comprovação jurídica/fiscal idônea; b) pagamentos de despesas sem comprovação da quantidade ou do objeto realizado; c) pagamento de despesas estranhas à finalidade da transferência especial; e d) pagamentos sem cobertura contratual.

136. Cerca de 7% dos achados referem-se a irregularidades e/ou impropriedades no processo licitatório, envolvendo contratação direta irregular, licitação/contratação direta com publicidade inadequada e sobrepreço contratual. Tais ocorrências revestem-se de especial gravidade, pois evidenciam fragilidades sérias nos sistemas de gestão administrativa e de controle interno dos entes beneficiários.

137. Por fim, quanto às irregularidades nas execuções física e contratual, verificaram-se casos de inexecução total ou parcial do objeto e de superfaturamento qualitativo.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

138. Diante dessas situações verificadas, atuou o TCU no sentido de promoção de oitivas, audiências e, em alguns casos, de conversão dos autos em tomadas de contas especiais. Além disso, em decorrência de apontamentos relacionados ao sistema Transferegov.br, foram propostas ações ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) a fim de que sejam saneadas fragilidades verificadas.

Boas práticas

139. Identificou-se boa prática de transparência e controle social na fiscalização realizada no município de Rio Branco/AC. Trata-se do 'De Olho na Obra', que consiste em portal de vídeo de monitoramento contínuo, em que se disponibilizam informações em tempo real acerca das principais obras de infraestrutura e urbanização executadas pelo ente, incentivando o controle por parte do cidadão. Tal prática foi informada ao MGI para avaliação de possível disseminação no âmbito de transferências especiais e outras políticas públicas que envolvam a execução de obras.

Benefícios esperados

- Correção das irregularidades apontadas;
- Transparência na aplicação de recursos de emendas parlamentares;
- Aprimoramento do sistema Transferegov.br, a partir das ações propostas ao MGI para sanear as fragilidades verificadas;
- Disseminação, pelo MGI, da boa prática de transparência e controle social 'De Olho na Obra' (Rio Branco/AC) a outras transferências especiais e políticas públicas que envolvam obras.

Acompanhamento da Implementação do Marco Legal do Saneamento Básico

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

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

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

O que o TCU fez?

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

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

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

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

(i) a atuação do Ministério das Cidades e do CISB quanto à metodologia de acesso aos recursos federais;

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

O que o TCU encontrou?

146. No primeiro eixo, a unidade técnica constatou, em análise que ainda não foi apreciada pelo Plenário, o enfraquecimento do caráter indutor do art. 50 da Lei 11.445/2007, em razão das prorrogações de prazo concedidas para implementar a regionalização e da fragilidade da metodologia instituída na Resolução CISB 8/2025 para verificar o cumprimento das condicionantes.

147. No segundo eixo, a atuação da ANA, embora não tenha sido uniforme para todas as normas analisadas, mostrou-se compatível com suas atribuições e suficiente para orientar o setor, não exigindo medidas corretivas no momento.

148. No terceiro eixo, de forma inovadora, o grau de implementação dos instrumentos do Marco Legal foi medido por meio da criação do Indicador de Maturidade Institucional sobre Saneamento (IMIS), que atribui nota de 0 a 10 a cada município brasileiro. Essa nota é dada separadamente para os serviços de água e de esgoto, a partir de quatro dimensões: Regularidade da Prestação, Regionalização, Regulação e Investimentos.

- Regularidade da Prestação: aproximadamente 38% dos municípios não têm plano de saneamento básico e cerca de 71% necessitam de ao menos um mecanismo essencial de controle social, como ouvidoria ou conselho municipal. Além disso, nos casos de prestação direta, 39,2% dos municípios avaliados para o serviço de abastecimento de água e 53,2% dos municípios avaliados em relação aos serviços de esgotamento sanitário operam de forma deficitária, por não possuírem estudo de viabilidade técnico-financeira nem suficiência de caixa. Já nas prestações delegadas, 49% dos contratos apresentam problemas de capacidade de investimento e 17% contêm outros vícios, como indícios de prorrogação indevida em centenas de contratos de programa mantidos com companhias estaduais sem licitação, mesmo após a Lei 14.026/2020. Identificaram-se, ainda, arranjos fora dos padrões legais, como a chamada prestação direta regionalizada, utilizada para manter companhias estaduais na operação sem processo licitatório, em afronta às diretrizes competitivas do marco.
- Regionalização: embora 99% dos municípios estejam inseridos em algum agrupamento instituído por lei estadual, a prestação de serviços regionalizada é insuficiente: não ocorre em cerca de 84% das localidades para água e em 90% para esgoto. A análise verificou, também, que o Sinisa 2025 (ano-base 2024) deixou de coletar informações específicas sobre a implementação da regionalização, comprometendo dados importantes para avaliar esse pilar do Marco Legal;
- Regulação: mais de mil municípios ainda não possuem entidade reguladora formalmente designada e centenas estão vinculados a agências sem adesão comprovada às normas de referência elaboradas pela ANA;
- Investimentos: 43,8% dos municípios aplicaram menos da metade dos valores anuais estimados por habitante para alcançar a universalização em prestação de serviços de água, e 75,7% em esgoto, sendo que os investimentos médios nacionais por habitante/ano em água e esgoto atingiram, respectivamente, apenas 72% e 58% do necessário.

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

150. Apesar disso, já foi identificada a necessidade de que o Ministério das Cidades priorize a oferta de apoio técnico aos municípios que apresentam maiores fragilidades institucionais, podendo utilizar os diagnósticos produzidos a partir do IMIS para orientar e direcionar sua atuação.

Compromisso Cidadão

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDEC) – Levantamento no âmbito do RePP 2026

Processo: TC 001.085/2026-3
Relator: Ministro Augusto Nardes
Deliberação: Acórdão 1.781/2026-TCU-Plenário

O que o TCU fiscalizou?

153. A fiscalização avaliou a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDEC), no âmbito do Relatório de Fiscalizações em Políticas e Programas de Governo (RePP) 2026. O trabalho examinou a qualidade da implementação da política, o grau de alcance de seus objetivos e metas, e as causas estruturais que limitam a capacidade de atuação dos municípios na ponta, onde, na prática, a política é executada. A PNPDEC mobiliza recursos expressivos: apenas em 2025, a Lei Orçamentária Anual destinou R$ 2,4 bilhões ao Programa 2318 – Gestão de Riscos e de Desastres.

O que o TCU encontrou?

154. O TCU constatou que os processos, a estrutura de governança e a alocação de recursos da PNPDEC ainda não estão organizados de forma a assegurar uma implementação de excelência da política. A governança federal caracteriza-se por institucionalização parcial e coordenação incipiente entre os entes envolvidos. O gerenciamento de riscos também se mostrou insuficiente, o que compromete a previsão de cenários associados às mudanças climáticas, a resposta a eventos extremos e a priorização de investimentos preventivos. Além disso, as estruturas de monitoramento e avaliação não operam de forma integrada, e falta retroalimentação consistente dos resultados para orientar ajustes na política.

155. Quanto aos recursos, identificou-se déficit estrutural crônico, com destaque para: o Fundo Nacional de Proteção e Defesa Civil (Funcap) ainda não operacionalizado; o quadro de pessoal da Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil (Sedec/MIDR) inferior a um terço da necessidade estimada pelo próprio órgão; lacunas de recursos físicos e tecnológicos, incluindo estrutura insuficiente para missões de campo; e limitações relevantes no Sistema Integrado de Informações sobre Desastres (S2iD), sistema central da política.

156. Na gestão orçamentária e financeira, a rastreabilidade dos recursos ao longo da execução é complexa, e a transparência ativa é baixa. O Programa 2318 opera sob lógica prioritária de créditos extraordinários voltados à gestão de desastres, isto é, à resposta e à recuperação, enquanto as ações de gestão de riscos, que envolvem prevenção, mitigação e preparação, recebem dotações iniciais sistematicamente limitadas.

157. No eixo de resultados, prevalecem indicadores de eficácia operacional, sem medir eficiência alocativa ou efetividade da política. Embora parte das metas do planejamento atual tenha sido alcançada em 2025, a ausência de indicadores de produtividade e impacto impede demonstrar o nexo causal entre os investimentos realizados e o alcance dos objetivos da política, em especial a efetiva redução dos riscos de desastres.

158. Por fim, a análise das capacidades municipais apontou quatro causas-raiz para as fragilidades sistêmicas identificadas: fragilidade no processo de identificação, avaliação, tratamento e divulgação dos riscos; ausência de fonte de financiamento vinculada ao Funcap; inexistência de regulamentação para a profissionalização dos agentes de Defesa Civil; e fragilização do órgão central do Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil (Sinpdec), com reflexo semelhante nas demais esferas federativas.

159. Diante do exposto, o levantamento confirma que a PNPDEC, a despeito dos avanços normativos e institucionais recentes, notadamente a publicação do Plano Nacional de Proteção e Defesa Civil (PN-PDC) 2025-2035 e a reestruturação da Sedec/MIDR, ainda enfrenta obstáculos estruturais relevantes, que comprometem a transição de um modelo predominantemente reativo para uma gestão preventiva e sustentável de riscos.

O que o TCU decidiu?

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

160. Como encaminhamento, o Acórdão 1.781/2026-TCU-Plenário expediu alerta ao Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional e à Casa Civil da Presidência da República de que a inoperância do Conselho Nacional de Proteção e Defesa Civil (Conpdec) representa grave fragilidade de governança que eleva o risco de descoordenação estrutural em ações essenciais de prevenção e enfrentamento de desastres naturais, como mapeamento de riscos e integração de políticas urbanas e que a persistência dessa fragilidade poderá ensejar responsabilização dos gestores, caso se verifique que a ausência de funcionamento do colegiado contribuiu para omissões, falhas de planejamento ou prejuízos à efetividade das políticas públicas.

Próximos passos

161. Nos próximos ciclos de fiscalização, o TCU dará continuidade ao monitoramento da Política Nacional de Proteção e Defesa Civil, com base nos Acórdãos 351/2020, 1.914/2025, 2.744/2025 e 2.876/2025, voltados a corrigir as fragilidades já identificadas em trabalhos anteriores e consolidadas neste relatório. Além disso, o Tribunal avaliará a conveniência e a oportunidade de realizar novas fiscalizações a partir dos diagnósticos produzidos. Por fim, os resultados deste levantamento foram consolidados no RePP 2026, que reúne também a avaliação de outras políticas públicas estratégicas conduzidas pelo TCU.

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

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

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

O que o TCU fiscalizou?

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

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

O que o TCU encontrou?

Indefinição sobre Angra 3 e impactos sobre a União

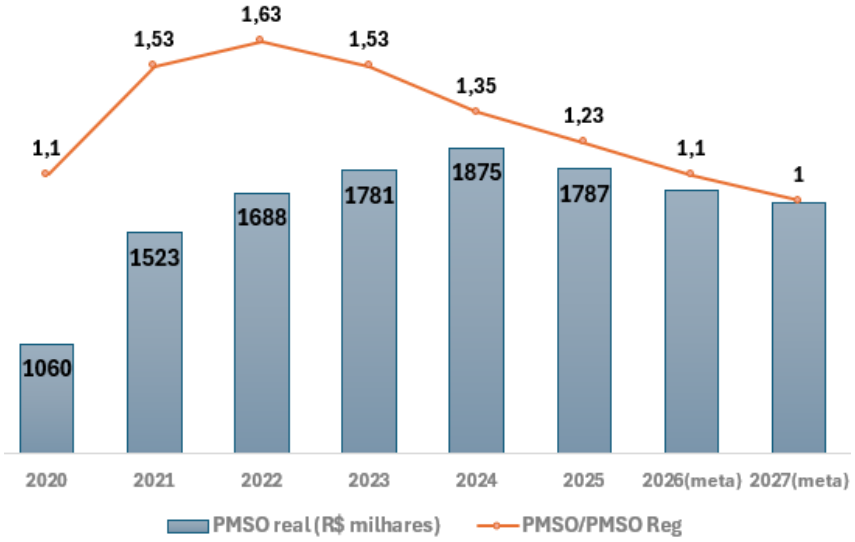
165. O TCU identificou fragilidade econômico-financeira na Eletronuclear, decorrente, principalmente, da paralisação das obras de Angra 3 e da falta de decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) sobre a tarifa e a autorização da outorga de exploração da usina, conforme o art. 10 da Lei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

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

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Figura 6 - Custos com PMSO da Eletronuclear



Fonte: adaptado de dados fornecidos pela Eletronuclear.

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

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

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

Ocupação irregular de cargos na ENBPar

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

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

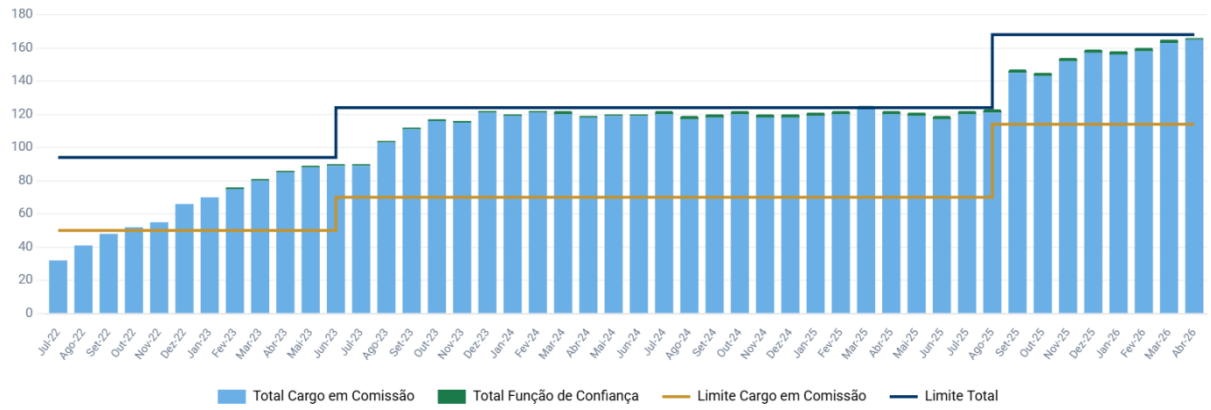
173. Análise feita pelo Tribunal mostrou que a ENBPar respeita o limite geral fixado pela Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (Sest) para CC e FC, mas extrapola o limite individual de CC desde outubro de 2022, prática reiterada em sucessivas gestões.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

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

Figura 7 – Evolução mensal de empregados em cargos em comissão e funções de confiança na ENBPar e limites autorizados



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

Encaminhamentos propostos

176. A unidade técnica propôs os seguintes encaminhamentos ao Tribunal:

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

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

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

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

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

Benefícios esperados

177. Espera-se que as medidas resultem em:

- Transparência das despesas com PMSO na Eletronuclear;

- Previsibilidade do planejamento financeiro entre Eletronuclear e INB;

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

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

- Aprimoramento dos mecanismos de supervisão da Sest sobre as contratações de pessoal da ENBPar.

Implantação do Reator Multipropósito Brasileiro (RMB)

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

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

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

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

O que o TCU fiscalizou?

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

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

O que o TCU encontrou?

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

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

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

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

O que o TCU decidiu?

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

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

185. Quanto aos demais apontamentos, deu ciência aos gestores sobre fragilidades relacionadas à formação de preços, medição e pagamento de serviços, gestão da execução contratual e subcontratações; deu ciência aos órgãos envolvidos sobre a falta de transparência ativa das informações referentes às contratações e à aplicação dos recursos públicos destinados ao RMB para o aprimoramento dos mecanismos de governança, controle e prestação de contas do empreendimento.

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

Benefícios

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

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

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

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

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

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

O que o TCU fiscalizou?

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

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

O que o TCU encontrou?

Primeira etapa

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

194. A equipe constatou divergência entre os valores das propostas oferecidas e os valores previstos nos orçamentos referenciais da estatal, que variaram de 43% a 118% acima do valor referencial, além de indicar a ocorrência de ofertas elevadas ou de deficiência das peças estimativas como parâmetro para conduzir o processo licitatório. Na fase de negociações, a equipe verificou ajustes importantes nos orçamentos referenciais que indicam baixa maturidade do orçamento da licitação.

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

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

Segunda etapa

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

O que o TCU decidiu?

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

199. Por essa razão, a referida decisão autorizou a autuação de novo processo de acompanhamento da implantação do Trem 2 da RNEST, com foco:

> (i) na aderência aos parâmetros de prazo, custo, escopo e qualidade estabelecidos nos instrumentos firmados;
> (ii) na efetividade dos mecanismos de governança e controle interno relacionados à utilização de ferramentas contratuais excepcionais, a exemplo da Equipe de Tratamento de Falhas (ETF) e do *On Demand*;
> (iii) na alocação e gestão de riscos contratuais, inclusive quanto ao fornecimento de bens críticos sob responsabilidade da estatal; e
> (iv) na evolução dos indicadores econômico-financeiros do empreendimento, com vistas à identificação tempestiva de potenciais riscos de desequilíbrio econômico-financeiro ou de comprometimento da viabilidade do investimento.

Construção de plataformas FPSO para os campos de Atapu (P-84) e Sépia (P-85)

Processo: TC 006.116/2025-6
Relator: Ministro Antonio Anastasia
Deliberação: Acórdão 1.382/2026-TCU-Plenário

200. Os projetos Atapu 2 e Sépia 2 têm por objetivo ampliar a produção de óleo e gás e gerar valor para a Petrobras e para os respectivos consórcios, agregando ao volume recuperável cerca de 1 bilhão de barris de óleo equivalente (boe) no campo de Atapu e 1,1 bilhão de boe no campo de Sépia. Para viabilizar os projetos, mostrou-se necessária a aquisição de novas unidades estacionárias de produção do tipo FPSO (*Floating,*

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

Production, Storage and Offloading). Após as análises pertinentes, a Petrobras definiu, para ambos os empreendimentos, a utilização de unidades próprias, denominadas P-84 (Atapu) e P-85 (Sépia).

201. Os campos de Atapu e Sépia estão sujeitos a exigências específicas de conteúdo local estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com percentual global de 30%. As metas aplicáveis ao fornecimento das FPSO foram definidas considerando as características específicas de cada campo, incluindo o estágio de desenvolvimento, os demais componentes dos projetos e os resultados obtidos em etapas anteriores. Nesse contexto, foram estabelecidos percentuais de conteúdo local de 20% para a FPSO de Atapu e de 25% para a de Sépia.

O que o TCU fiscalizou?

202. O TCU realizou auditoria de conformidade na Petrobras S.A. com o objetivo de avaliar a regularidade da contratação das unidades de produção do tipo FPSO destinadas ao desenvolvimento da produção dos campos de Atapu e Sépia, denominadas P-84 e P-85, respectivamente.

203. A fiscalização do TCU examinou, em especial, a seleção das alternativas adotadas e o procedimento licitatório conduzido pela companhia, abrangendo a estratégia de contratação e a etapa inicial de execução contratual.

O que o TCU decidiu?

204. O Relatório de Auditoria de Conformidade foi apreciado pelo Plenário do TCU na sessão de 27/5/2026, resultando no Acórdão 1.382/2026-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Antonio Anastasia.

205. Na oportunidade, o Tribunal recomendou à Petróleo Brasileiro S.A. que, em futuros processos licitatórios ou procedimentos de contratação, a modelagem das multas contratuais relacionadas ao cumprimento das obrigações de conteúdo local seja precedida de estudos técnicos que considerem as especificidades de cada projeto ou campo, incluindo o histórico de cumprimento das metas, as projeções de desempenho, os riscos regulatórios e os respectivos impactos sobre a competitividade do certame, em observância aos princípios da competitividade e da eficiência previstos no art. 37, caput, da Constituição Federal.

Execução dos contratos de afretamento e de operação do FPSO Almirante Tamandaré (Campo de Búzios)

Processo: TC 020.348/2025-8
Relator: Ministro Jhonatan de Jesus
Deliberação: Pendente de apreciação

206. O FPSO Almirante Tamandaré é o maior navio-plataforma em operação da Petrobras. Seu afretamento integra o Projeto de Desenvolvimento da Produção do Módulo 7 do Campo de Búzios, que tem por objetivo desenvolver a produção da jazida com sistemas de produção adicionais. A Petrobras atua no Campo de Búzios como operadora de consórcio formado com a CNOOC e a CNODC, no qual a estatal brasileira detém 88,98% de participação, a CNOOC, 7,34%, e a CNODC, 3,67%.

207. Originalmente, o FPSO foi contratado com capacidade de produção de 225 mil barris de óleo por dia (kbpd) e de processamento de gás de 12 milhões de m^3/dia. Após a entrada em operação, contudo, as características do reservatório mostraram ser possível aumentar a quantidade de óleo processada, em razão de 'folgas' no projeto da unidade, cuja capacidade de processamento pode chegar a 270 kbpd.

O que o TCU fiscalizou?

208. O TCU realizou auditoria de conformidade na Petrobras S.A. com o objetivo de avaliar aspectos de conformidade, eficiência e economicidade da execução do contrato de afretamento e do contrato de prestação de serviço de operação da Unidade Estacionária de Produção (UEP) do tipo FPSO (*Floating, Production, Storage and Offloading*) Almirante Tamandaré, em operação no Módulo 7 do Campo de Búzios.

209. A fiscalização examinou, em especial, as atividades de medição e pagamento, o acompanhamento do desempenho e a fiscalização da execução contratual, bem como a elaboração, a aprovação e a celebração de aditivos contratuais, à luz dos normativos internos da Petrobras, dos princípios da Administração Pública e da legislação aplicável.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

O que o TCU encontrou?

210. A auditoria identificou um achado relevante: a ausência de matriz de riscos nos contratos de afretamento e de prestação de serviços de operação. Essa lacuna pode ocasionar controvérsias entre a Petrobras e a contratada, com risco de interrupção dos serviços prestados, comprometendo a gestão de riscos da companhia e a eficiência na execução dos contratos.

Benefícios esperados

211. Os benefícios esperados incluem a promoção de maior economia, eficiência e eficácia na Petrobras, o aprimoramento da gestão de riscos e dos controles internos e o estabelecimento de novos parâmetros para a execução de contratos futuros da companhia.

Política Pública de Desenvolvimento do Setor Hidroviário

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

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

O que o TCU fiscalizou?

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

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

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

O que o TCU encontrou?

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

Baixo Grau de Maturidade da Política Hidroviária

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

Baixa Execução de Investimentos e Fragilidade da Integração Intermodal

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

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

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

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

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

Morosidade e Imprevisibilidade do Licenciamento Ambiental

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

O que o TCU decidiu?

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

223. O Tribunal decidiu:

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

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

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

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

- Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos, em articulação com a Antaq, que desenvolva mecanismos de compartilhamento e padronização de dados sobre o transporte hidroviário de passageiros com estados e municípios.
- Recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos e ao MMA que utilizem as instâncias do Conama para submeter propostas de normas técnicas específicas para o licenciamento ambiental do setor hidroviário.
- Recomendar à Antaq que estabeleça periodicidade fixa para pesquisas de satisfação e perfil dos usuários da navegação de passageiros.
- Recomendar ao DNIT, em articulação com a Antaq, que inclua rotina padronizada de coleta de dados operacionais nos contratos de operação e manutenção de IP4.

Benefícios esperados

224. As medidas propostas devem resultar em:

- Fortalecimento da Governança: institucionalizar a política hidroviária em instrumento normativo próprio e criar instância colegiada permanente de coordenação do setor;
- Redução do Custo Brasil: ampliar a regularidade e a previsibilidade da navegação interior, reduzindo gargalos logísticos e estimulando a integração entre hidrovias, ferrovias e rodovias;
- Equidade Territorial e Social: direcionar investimentos em IP4 e no transporte de passageiros para as regiões mais vulneráveis, com prioridade para a Bacia Amazônica, onde o modal é frequentemente o único meio de acesso a serviços essenciais;
- Qualificação da Base Informacional: estruturar mecanismos de compartilhamento e padronização de dados do setor, permitindo decisões públicas baseadas em evidências;
- Segurança Jurídica e Previsibilidade Ambiental: reduzir judicializações e paralisações de projetos aprimorando diagnósticos socioambientais, regulamentando os instrumentos e fortalecendo a coordenação entre órgãos setoriais e ambientais.

Conclusão

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

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

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

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

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

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

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

O que o TCU fiscalizou?

231. O objetivo foi avaliar as medidas adotadas pelo Governo Federal para cumprir os objetivos, indicadores, metas e entregas previstas no PPA para o Programa 3106 (Transporte Rodoviário) e verificar o cumprimento do art. 45 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Segundo esse artigo, a lei orçamentária somente incluirá novos projetos depois de atender adequadamente os projetos em andamento, contempladas as despesas de conservação do patrimônio público.

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

O que o TCU encontrou?

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

Tabela 15 - Achados da auditoria

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

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

Regra fiscal sem instrumento de aferição

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

Carteira de obras maior que a capacidade de financiamento

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

indicador iPrazo, segundo o qual mais de 40% das obras levam mais de três vezes o prazo originalmente previsto.

Manutenção abaixo da necessidade técnica e com menos intervenções estruturais

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

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

Objetivo geral amplo demais para ser avaliado

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

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

Entregas registradas na contratação, não na conclusão

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

O que o TCU decidiu?

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

Recomendações ao Ministério dos Transportes e ao DNIT

> - elaborar uma metodologia para estimar, periodicamente, se os recursos destinados à manutenção da malha e à continuidade dos projetos em andamento são suficientes;
>
> - estabelecer indicadores para avaliar objetivamente o cumprimento do art. 45 da LRF;
>
> - instituir procedimentos de estimativa periódica da suficiência orçamentária do portfólio de contratos; e
>
> - aperfeiçoar o relatório encaminhado ao Poder Legislativo para atender ao parágrafo único do art. 45 da LRF.
>
> Recomendações ao DNIT
>
> - desenvolver estudo técnico que identifique e priorize os segmentos rodoviários com demanda de intervenções de caráter estrutural de curto e médio prazos;

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

Ciência ao Ministério dos Transportes

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

Benefícios esperados

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

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

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

- aumento da qualidade das informações prestadas ao Congresso Nacional.

Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans)

Processo: TC 021.469/2025-3
Relator: Ministro Antonio Anastasia
Deliberação: Acórdão 1.799/2026-TCU-Plenário

241. O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) foi instituído pela Lei 13.614/2018, que acrescentou o art. 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e é atualmente disciplinado pela Resolução Contran 1.004/2023. Sua meta principal é reduzir, até 2030, em pelo menos 50% o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes, tomando como referência o ano de 2020.

242. Trata-se de política pública de natureza multissetorial e federativa, pois sua execução depende da atuação articulada de diversos órgãos federais, além de órgãos estaduais e municipais no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), cabendo à Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), na condição de órgão máximo executivo de trânsito da União, a coordenação e a supervisão do plano.

243. A seleção do Pnatrans para compor o Relatório de Fiscalizações em Políticas e Programas de Governo (RePP) 2026 decorreu de sua elevada materialidade e da magnitude do problema público enfrentado. Segundo o próprio plano, há potencial de salvar até 86 mil vidas entre 2021 e 2030, com economia estimada de R$ 260 bilhões à sociedade brasileira. Estimativas do Ipea indicam que os sinistros de trânsito impõem ao país perdas da ordem de R$ 50 bilhões por ano.

O que o TCU fiscalizou?

244. A auditoria operacional, realizada junto ao Ministério dos Transportes e à Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), teve por objetivo avaliar a qualidade da formulação, a efetividade da implementação e o alcance das metas e objetivos do Pnatrans, de modo a subsidiar o quadro-resumo encaminhado pelo TCU à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO) para a discussão do Projeto de Lei Orçamentária de 2027, em cumprimento ao art. 146 da Lei 15.080/2024 (LDO 2025). O volume de recursos fiscalizados foi de R$ 35,08 milhões (Funset, exercício de 2025). A mensuração não se aplica à totalidade da política, em razão da baixa rastreabilidade orçamentária identificada.

245. O trabalho foi estruturado a partir de três questões de auditoria:

- Os processos e a estrutura de governança e gestão, a alocação de recursos e o monitoramento estão organizados de maneira a contribuir para uma implementação de qualidade da política pública?

- A política pública tem alcançado os objetivos e metas estabelecidos?

- A governança do Pnatrans assegura rastreabilidade das despesas de segurança viária suficiente para priorizar e monitorar ações na redução de mortes e lesões no trânsito?

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

246. O exame abrangeu a governança e a gestão da política, a alocação e a gestão dos recursos orçamentários e financeiros, os instrumentos de monitoramento contínuo, a adequação de indicadores e metas, os arranjos de transparência e a rastreabilidade dos recursos aplicados em segurança viária. A metodologia combinou análise documental e normativa, análise das respostas do questionário de autoavaliação encaminhado ao Ministério dos Transportes, requisições de informação a órgãos federais coexecutores, extração e análise de dados dos sistemas orçamentários, financeiros e de saúde, entrevistas com gestores e painel de referência com especialistas, academia e entidades técnicas.

O que o TCU encontrou?

247. A fiscalização identificou que o Pnatrans apresenta limitações no desenho, na coordenação, no monitoramento, na orientação a resultados e na rastreabilidade orçamentária, que se encadeiam e se reforçam mutuamente. Foram registrados oito achados:

Tabela 16 - Achados da auditoria

Achado	Descrição
1	Insuficiência de instrumentos de enforcement na coordenação do Pnatrans
2	Ausência de estrutura formal de gestão de riscos no Pnatrans
3	Fragilidades na estrutura e funcionamento da Câmara Temática de Gestão do Pnatrans
4	Fragilidade estrutural na produção, qualidade e cobertura dos dados do Pnatrans
5	Fragilidade da capacidade institucional e de implementação da Senatran para o Pnatrans
6	Fragilidade na estrutura analítica do monitoramento e dos indicadores do Pnatrans
7	Fragilidade no desenho do Pnatrans quanto à orientação a resultados e à priorização de ações
8	Baixa rastreabilidade e descentralização orçamentária do Pnatrans sem mecanismo padronizado de identificação e consolidação

Fonte: Relatório de Auditoria (Fiscalização 248/2025).

Coordenação federativa sem instrumentos de indução

248. Embora o CTB atribua à Senatran a competência de articular os órgãos do SNT e consolidar as estatísticas nacionais, o arranjo vigente não dispõe de mecanismos intermediários capazes de induzir o cumprimento das obrigações pelos entes. A coordenação apoia-se essencialmente em transparência e incentivos reputacionais, permanecendo vulnerável à adesão voluntária. Como consequência, apenas sessenta municípios registraram produtos no sistema de monitoramento do plano (1,08% dos 5.570 municípios do país) e, em 2025, somente oito dos 27 Cetrans atenderam à convocação para envio de relatórios, taxa de omissão de 70,4%.

Riscos sem gestão estruturada

249. O Pnatrans não conta com processo formal de gestão de riscos. Não há metodologia definida, matriz de riscos nem critérios de probabilidade e impacto, embora a IN Conjunta MP/CGU 01/2016 o exija. A própria Senatran classificou o quesito como ‘não atendido’ em sua autoavaliação. Por isso, a governança do plano é predominantemente reativa, com baixa capacidade de antecipar obstáculos ao alcance das metas.

Instância de monitoramento sem regularidade nem capilaridade

250. A Câmara Temática do Pnatrans (CTPNAT), principal instância técnica de monitoramento, não tem periodicidade mínima obrigatória de reuniões desde a Resolução Contran 1.019/2025. Seus 34 membros não cobrem todas as unidades da federação, e essa lacuna deveria ser compensada pelos Grupos de Trabalho estaduais. No entanto, apenas treze das 27 UFs (48,1%) têm GTs formalizados por ato normativo. Além disso, os relatórios enviados pelos Cetrans são heterogêneos e meramente descritivos, sem vínculo com metas ou resultados.

Dados insuficientes para sustentar decisões

251. O Renaest, sistema nacional de registro de sinistros, apresenta cobertura limitada, elevada incompletude em variáveis essenciais e baixa comparabilidade entre unidades da federação, em razão da ausência de padronização metodológica na coleta primária. A própria Senatran reconhece que o modelo atual não permite estabelecer nexo causal consistente entre os produtos executados e a oscilação dos índices de mortalidade.

Capacidade institucional limitada

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

252. A Senatran conta com 107 profissionais, dos quais apenas 19 (17,8%) são servidores efetivos e 54 (50,5%) terceirizados. A equipe diretamente responsável pela coordenação do Pnatrans é formada por cinco pessoas. Não há dimensionamento técnico da força de trabalho nem mapeamento detalhado de processos.

Financiamento que não se converte em ação finalística

253. Em 2025, 95,3% da dotação atualizada do Funset (R$ 725,6 milhões) permaneceu em reserva de contingência, restando R$ 35,4 milhões para as ações do fundo. Em 2021, 2022 e 2025, recursos associados à reserva foram movimentados ao Tesouro Nacional para amortização da dívida pública, mediante autorização constitucional e legal específica, totalizando R$ 5,87 bilhões em cancelamentos para esse fim. Paralelamente, as despesas de suporte tecnológico absorveram a maior parte da execução finalística do fundo nos últimos exercícios.

Indicadores que não orientam a gestão

254. O monitoramento se organiza em três camadas de indicadores (globais de impacto, intermediários vinculados aos produtos e do PPA), mas elas não formam um sistema coerente de mensuração de resultados. Os indicadores globais medem a mortalidade agregada, mas não permitem identificar quais intervenções explicam sua variação. Os intermediários e os do PPA (89% deles) medem sobretudo entregas. O plano não tem indicadores de eficiência, e os de efetividade concentram-se quase só em mortes, sem métricas para lesões graves ou custos socioeconômicos.

Plano que mede entregas, não resultados

255. Dos 277 produtos do Pnatrans, 261 (94,2%) possuem natureza de meio (normativos, sistemas, manuais, capacitações e instrumentos de governança). Apenas sete produtos (2,5%) configuram ações finalísticas diretas. O plano, portanto, mede predominantemente o que foi entregue, e não o que efetivamente mudou nas condições de risco viário.

Desalinhamento com o perfil de risco

256. Os motociclistas constituem o principal vetor de agravamento da mortalidade, já que sua participação no total de mortes passou de 26,4% em 2011 para 41,6% em 2024, com 15.459 óbitos naquele ano. Ainda assim, apenas oito dos 277 produtos do plano (2,9%) apresentam direcionamento explícito a esse público, em sua maioria de natureza normativa ou estruturante.

Baixa rastreabilidade orçamentária

257. As ações materialmente relacionadas à segurança viária estão dispersas em múltiplos programas, unidades orçamentárias e órgãos, inclusive fora do Programa 3108 – Segurança Viária do PPA 2024-2027. Não existe mecanismo padronizado de identificação e consolidação, de modo que não é possível determinar com confiabilidade quanto é efetivamente gasto com o plano nem o volume total de recursos federais destinados à segurança viária.

258. A avaliação consolidada no Quadro Sintético da política resultou em Índice de Qualidade da Implementação de 26,7% (faixa ‘atendido em menor parte’) e Índice de Capacidade para Avaliação de Resultados de 16,67% (faixa ‘não atendido’).

259. Quanto aos resultados, os dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde registraram 37.150 óbitos por sinistros de transporte terrestre em 2024, em trajetória de crescimento contínuo desde 2020. O país não se encontra, portanto, em rota compatível com a meta de redução de 50% até 2030. Embora a dinâmica da segurança viária seja influenciada por múltiplos fatores, não há evidência de que o Pnatrans, em sua configuração atual, esteja contribuindo de maneira suficiente para reverter ou mitigar essa tendência.

O que o TCU decidiu?

260. Por meio do Acórdão 1.799/2026-TCU-Plenário, o Tribunal determinou:

- ao Ministério dos Transportes, em especial à Senatran, que realize, em articulação com a Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração (SPOA/MT), com fundamento nos arts. 5º, inciso V, e 7º, § 5º, do Decreto 12.066/2024, levantamento de todos os programas do PPA

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

e respectivas ações, planos orçamentários, planos internos e objetivos específicos relacionados à segurança viária, no âmbito da própria Pasta e dos principais coexecutores federais;

- à Senatran que institua, no prazo de 360 dias, em cumprimento ao art. 19, incisos X e XI, da Lei 9.503/1997, modelo nacional padronizado de coleta, registro e consolidação de dados de sinistros de trânsito, com definição de conceitos, variáveis, classificações e procedimentos mínimos a serem observados pelos órgãos do SNT;

- à Senatran que institua, no prazo de 360 dias, processo estruturado de gestão de riscos no âmbito do Pnatrans, em consonância com a Instrução Normativa do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/Controladoria-Geral da União 01/2016, em especial os arts. 13 e 17, e do Guia Prático de Análise *Ex Ante* de Políticas Públicas.

261. O Tribunal recomendou, ainda:

- à Senatran, que avalie proposta legislativa de mecanismos de indução financeira vinculados ao cumprimento das obrigações do plano; estruture instrumento formal de coordenação federativa; elabore plano de fortalecimento da capacidade institucional, com dimensionamento técnico da força de trabalho e núcleo técnico permanente; revise o modelo de monitoramento e os indicadores, vinculando produtos a resultados; promova a revisão do desenho do plano, com definição de produtos finalísticos, critérios de priorização por grupos de usuários e fatores de risco e previsão de revisão periódica; e mantenha catálogo público dos programas do PPA relacionados à segurança viária;

- ao Contran, que revise a regulamentação da Câmara Temática de Gestão e Coordenação do Pnatrans (CTPNAT), padronizando a institucionalização dos Grupos de Trabalho em todas as unidades federativas e fixando periodicidade mínima para as reuniões ordinárias da Câmara;

- à CTPNAT, que estruture rotinas de funcionamento, com calendário de reuniões e planejamento de atividades integrados à indução ao funcionamento dos Grupos de Trabalho;

- ao Ministério dos Transportes, que busque, com a Secretaria de Orçamento Federal/MPO e a Secretaria de Planejamento Nacional/MPO, a melhor solução para identificar as programações orçamentárias relacionadas aos objetivos do Pnatrans;

- ao Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), que edite orientação específica para identificação e consolidação de programas, ações orçamentárias, objetivos específicos e entregas do PPA no contexto de políticas públicas multissetoriais.

262. Deu-se, também, a ciência do Acórdão à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional e aos demais órgãos e entidades envolvidos na política.

Benefícios esperados

263. Espera-se que as medidas fortaleçam a governança federativa da política, ampliando a adesão dos entes e órgãos executores, a regularidade no cumprimento das obrigações e a capacidade da Senatran de coordenar, acompanhar e cobrar resultados. No campo dos dados, a instituição de modelo nacional padronizado de coleta e a integração das bases devem elevar a qualidade, a confiabilidade e a comparabilidade das informações sobre sinistros de trânsito, fortalecendo a base estatística da política e permitindo direcionar as ações para territórios, usuários e fatores de risco prioritários. A estruturação do processo de gestão de riscos permitirá identificar, priorizar e tratar riscos críticos à execução do plano, reduzindo a atuação reativa e ampliando a capacidade de antecipar obstáculos ao alcance das metas.

264. A revisão do modelo de monitoramento e do desenho do Pnatrans deve vincular produtos, ações, indicadores e metas a resultados finalísticos, concentrando esforços em usuários vulneráveis, territórios críticos e intervenções de maior potencial de impacto, aumentando a efetividade da política e a capacidade de reorientá-la com base em evidências. O fortalecimento da capacidade institucional tende a promover maior continuidade administrativa, retenção de conhecimento institucional, melhor aderência entre estrutura e entregas e maior capacidade de converter recursos disponíveis em ações finalísticas.

265. Por fim, o aprimoramento da rastreabilidade orçamentária deve ampliar a visibilidade sobre as ações dos coexecutores, favorecer a identificação de lacunas, sobreposições e prioridades de financiamento e

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

qualificar a base informacional para planejamento, orçamento, monitoramento e controle. Como a política é multissetorial por natureza, a orientação a ser editada pelo Ministério do Planejamento e Orçamento tende a produzir efeito que extrapola o Pnatrans, beneficiando o tratamento de outras políticas públicas com a mesma característica.

266. Em conjunto, os benefícios convergem para o propósito central do plano de contribuir para a redução de mortes e lesões no trânsito no Brasil, em contexto de reversão da trajetória de queda observada na década anterior.

CONTROLES DIGITAIS E INOVADORES
Acompanhamento contínuo de editais do DNIT

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

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

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

O que o TCU fiscalizou?

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

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

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

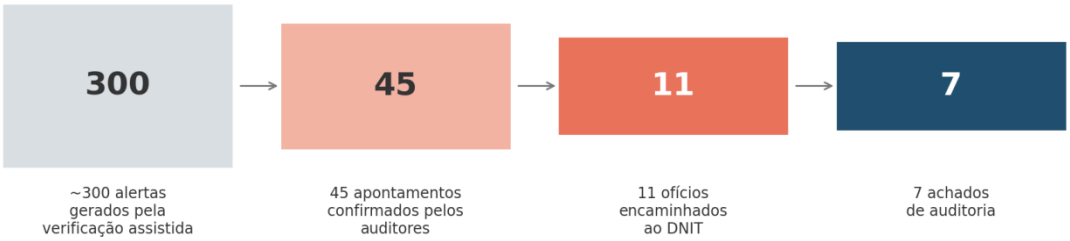
Como o TCU analisou?

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

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

Figura 8 – Do alerta ao achado: a verificação assistida amplia a varredura, mas nenhum apontamento foi formalizado sem validação humana

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.



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

O que o TCU encontrou?

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

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

Tabela 17 - Editais com achados de auditoria e benefícios decorrentes da ação de controle (R$ milhões)

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

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

Quais foram os encaminhamentos?

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

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

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

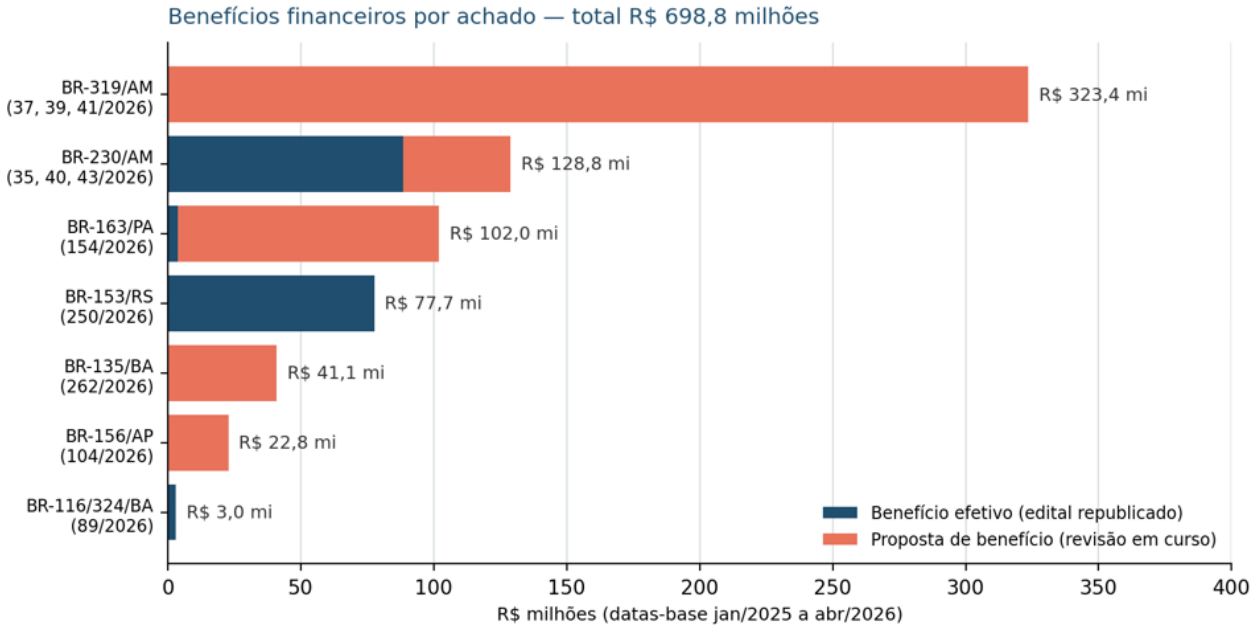
- autorização para novo ciclo de acompanhamento (2026/2027).

Benefícios

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

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

Gráfico 15 - Benefícios financeiros por achado, segregados entre parcela efetivada e proposta de benefício.



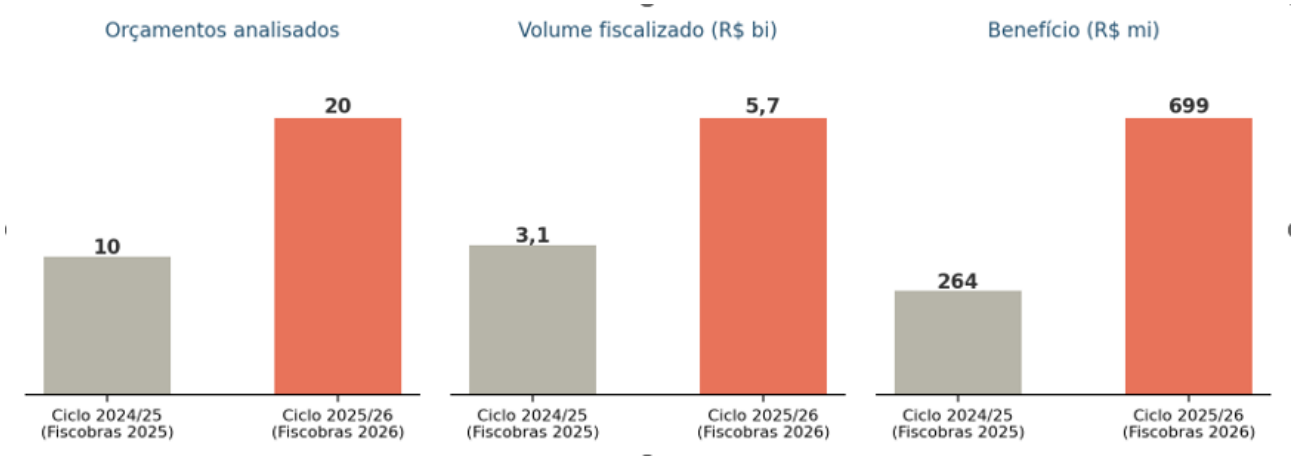
Fonte: Tabela 30 do Relatório de Fiscalização 19/2026.

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

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

sem atribuir à IA a identificação exclusiva dos problemas e sem substituir o julgamento profissional dos auditores.

Gráfico 16 - Evolução entre os dois ciclos do acompanhamento contínuo.



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

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

Auditoria Contínua de Editais – Obras de Infraestrutura Urbana

Processo: TC 004.077/2026-1
Relator: Ministro Jorge Oliveira
Deliberação: Pendente de apreciação (deliberações anteriores relacionadas: Acórdãos 2.614/2024 e 2.761/2025, ambos do Plenário)

281. O TCU mantém ação de controle contínua sobre licitações de obras de infraestrutura urbana custeadas com recursos federais, com o objetivo de identificar e corrigir inconformidades em editais, projetos e orçamentos antes da abertura dos certames. Os resultados das duas primeiras rodadas foram apresentados nos relatórios consolidados do Fiscobras 2024 e 2025. Esta terceira rodada foi autorizada pelo Acórdão 2.761/2025-TCU-Plenário.

O que o TCU fiscalizou?

282. Nesta terceira rodada, a AudUrbana fiscalizou 21 objetos de diversas tipologias – pavimentação, drenagem, escolas, entre outras –, distribuídos por municípios das cinco regiões do país, analisando editais, orçamentos, projetos e memórias de cálculo. Os recursos são provenientes da União por meio de transferências voluntárias e, como novidade deste ciclo, de obras de execução direta com recursos descentralizados aos órgãos.

283. As transferências são identificadas por ferramentas de cruzamento de dados do Portal Transferegov e do Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP). Os editais são submetidos a análises com auxílio de ferramentas de inteligência artificial para detecção de riscos de irregularidades. Além disso, de forma complementar, os auditores analisam manualmente os editais e projetos, a partir dos riscos identificados com o auxílio das ferramentas de inteligência artificial, examinando eventuais inconformidades que possam ser sanadas antes da abertura da fase de disputa dos certames.

284. Os 21 editais avaliados somam quase R$ 800 milhões, aumento de aproximadamente 75% em relação ao ciclo anterior.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

285. Os objetivos do trabalho permanecem os mesmos: fiscalizar de forma ágil, preventiva e contínua as licitações de obras de infraestrutura urbana custeadas com recursos federais, viabilizando aos jurisdicionados a correção de eventuais inconformidades, se possível, antes da abertura do certame. Este ciclo avançou no uso de inteligência artificial tanto para aprimorar as buscas quanto para a análise dos objetos selecionados, melhorando a avaliação de risco e identificando mais objetos com inconformidades do que nos ciclos anteriores.

O que o TCU encontrou?

286. Foram identificadas inconformidades como sobrepreços expressivos, especificações inadequadas de serviços e projetos deficientes. Como resultado, além dos benefícios financeiros potenciais (aproximadamente R$ 43 milhões), diversos certames com vícios foram suspensos, adiados ou cancelados para ajustes, em função da atuação da equipe de fiscalização.

Inovação: agentes de inteligência artificial (Faro AI)

287. O trabalho contou com o auxílio de um conjunto de agentes de inteligência artificial especializados na análise de projetos e orçamentos de engenharia atuando de forma orquestrada. O objetivo é ampliar a capacidade das equipes de examinar grandes volumes de documentos e aprofundar as análises técnicas realizadas durante as fiscalizações.

288. A iniciativa partiu de um auditor e foi posteriormente disponibilizada a toda a unidade técnica, com o nome de Faro AI.

289. Os primeiros resultados foram animadores. Em uma das fiscalizações, os agentes indicaram o risco de que um único item de serviço apresentasse sobrepreço de cerca de R$ 40 milhões. Após checagem pelos auditores da equipe, a irregularidade foi confirmada, um processo de representação foi autuado e a suspensão cautelar do certame foi determinada pelo Plenário da Corte.

290. A equipe no momento trabalha no aperfeiçoamento dos agentes especializados e na expansão da metodologia para outras tipologias de obras. Atualmente desenhada para atuar em pavimentação urbana, a ferramenta será expandida para o uso em contenção de encosta, corredores de ônibus e edificações, entre outras.

Benefícios esperados

291. Além do aumento da expectativa de controle por parte dos jurisdicionados, espera-se o aperfeiçoamento dos editais de licitação, dos projetos e dos orçamentos, reduzindo o risco de futuras obras inacabadas, e maior transparência dos certames, com a documentação completa das licitações disponível ao controle externo e aos cidadãos em plataformas públicas de consulta.

CONCLUSÃO

292. Em 2026, o plano anual de fiscalizações de obras públicas do Tribunal de Contas da União (Fiscobras) contemplou, além das tradicionais fiscalizações de conformidade de obras públicas em cumprimento à determinação da LDO: i) visão geral das obras públicas na LOA 2026 e no PLOA 2027; ii) a metodologia para priorização de obras relevantes paralisadas ou com baixo ritmo de execução, com aplicação-piloto no DNIT; iii) informações acerca de processos e temáticas relevantes na área de infraestrutura; e iv) controles digitais e inovadores.

293. O ciclo de 2026 marca, ainda, os trinta anos do Fiscobras. Desde 1997, foram mais de quatro mil auditorias, com o envolvimento de mais de mil auditores e mais de R$ 1 trilhão em dotações orçamentárias fiscalizadas, em valores corrigidos. A data foi celebrada no Seminário Controle, Investimentos e Futuro da Infraestrutura para o Cidadão, em 15 e 16 de setembro de 2026, com o lançamento do livro Fiscobras 30 Anos, o qual registra a memória e a evolução tecnológica e metodológica do programa.

294. Inicialmente, o capítulo II apresentou uma visão sobre as dotações orçamentárias relacionadas a obras e serviços de engenharia na LOA 2026 e no PLOA 2027. Constatou-se que o PLOA 2027 prevê investimentos da ordem de R$ 233,9 bilhões em obras públicas, um aumento aproximado de 9,8% em relação aos R$ 213 bilhões autorizados na LOA 2026. No PLOA 2027, cerca de 21,6% estão alocados no Orçamento Fiscal e da Seguridade Social, e cerca de 78,4% no Orçamento de Investimento das Estatais.

295. Não obstante esse aumento, os investimentos públicos em infraestrutura, quando considerado apenas o Orçamento Fiscal e da Seguridade Social, corresponderam a 0,28% do PIB projetado para 2026 (R$ 37,9 bilhões) e, na média dos exercícios de 2024 a 2026, a 0,32% do PIB. Para 2027, a relação prevista é de

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

0,34%. Como o PLOA 2027 ainda não contempla as emendas parlamentares, esse percentual pode sofrer pequeno acréscimo quando da aprovação do projeto. O capítulo também evidenciou que a parcela ainda não paga das despesas empenhadas com obras é sistematicamente superior à das despesas gerais (65% contra 14% no exercício em curso) e que, nas obras custeadas por emendas parlamentares, essa proporção alcança 91%, sinalizando maior lentidão na execução financeira desses recursos.

296. Em seguida, o capítulo III tratou da consolidação das 24 fiscalizações realizadas com o objetivo de subsidiar o encaminhamento ao Congresso Nacional, até cinquenta e cinco dias contados do encaminhamento do Projeto de Lei Orçamentária para o exercício de 2027, da relação atualizada das obras e dos serviços com indícios de irregularidades graves, acompanhada das decisões, relatórios e votos que a fundamentam, consoante o art. 152, caput, inciso II, da Lei 15.321/2025 (LDO 2026). A dotação orçamentária abrangida pelas fiscalizações, considerada a LOA 2026, foi de aproximadamente R$ 4,37 bilhões, para um Volume de Recursos Fiscalizados de cerca de R$ 6,1 bilhões.

297. As 24 fiscalizações resultaram na detecção de indícios de irregularidades graves em **62,5% das obras auditadas** [percentual ajustado para compatibilizá-lo com a Tabela 12, após a reclassificação da obra da BR-040/RJ para SR], embora nenhuma delas tenha recebido classificação de Indício de Irregularidade Grave com Recomendação de Paralisação (IGP). A única obra com proposta de paralisação (pIGP) foi o Metrô de Teresina/PI, em razão de indícios de sobrepreço, cuja classificação ainda depende de manifestação do gestor e de deliberação do Tribunal, nos termos do art. 14 da Resolução-TCU 280/2016. Das 25 fiscalizações previamente aprovadas pelo Acórdão 721/2026-TCU-Plenário, apenas a prevista para a Usina Termonuclear Angra 3 não foi executada, pela ausência de decisão do Conselho Nacional de Política Energética sobre a continuidade do empreendimento.

298. O capítulo IV apresentou o principal avanço metodológico deste ciclo, que trata da identificação e priorização de obras relevantes paralisadas ou com baixo ritmo de execução. A metodologia foi construída de forma participativa, com 166 representantes do TCU, do Congresso Nacional, da Casa Civil, de ministérios setoriais e de autarquias, e estruturada em seis etapas e em uma matriz de decisão com seis eixos de avaliação. Autorizada pelo Acórdão 1.763/2026-TCU-Plenário, a aplicação-piloto no DNIT resultou na seleção de dez empreendimentos rodoviários prioritários, que passam a ser sinalizados ao Congresso Nacional por demandarem aporte de recursos para a sua conclusão. Com isso, o Fiscobras passa a informar ao Parlamento não apenas onde há indícios de irregularidades graves, mas também onde os recursos precisam chegar. A divisão de responsabilidades, contudo, permanece intacta: o Tribunal fornece a informação técnica e o Parlamento toma a decisão política.

299. O capítulo V, por sua vez, trouxe informações acerca de outros processos e temáticas relevantes de infraestrutura, em consonância com a alínea ‘e’ da proposta de encaminhamento acolhida pelo Acórdão 721/2026-TCU-Plenário, que autorizou a inclusão, no Relatório Consolidador do Fiscobras 2026, de seção específica com informações acerca de outros trabalhos estruturantes relacionados a obras públicas realizados no período de setembro de 2025 a agosto de 2026.

300. Os achados desse capítulo sinalizam desafios persistentes em diversas frentes da infraestrutura nacional. O Painel de Obras Paralisadas registrava, em 2026, 4.215 obras paralisadas em uma carteira ativa de 22.414 empreendimentos, com Educação e Saúde respondendo por mais de 78% desse estoque. As obras paralisadas somam R$ 16,2 bilhões em investimentos previstos, dos quais R$ 8 bilhões já foram pagos sem que o serviço correspondente chegasse à população. A mudança do critério de classificação promovida pela Portaria SEGES/MGI 10.874/2025 reduziu o quantitativo registrado, mas não o cenário real, e as medidas estruturantes determinadas pelo Acórdão 2.134/2023-TCU-Plenário permanecem sem cumprimento.

301. Para ajudar a reverter esse quadro, o Pacto Nacional pela Retomada de Obras da Educação Básica e Profissionalizante e da Saúde (Lei 14.719/2023) mobilizou 3.784 manifestações de interesse de estados e municípios, a partir de um diagnóstico de 5.642 obras paralisadas ou inacabadas vinculadas ao FNDE, com potencial de criação de mais de 525 mil vagas escolares e investimentos estimados em R$ 3,25 bilhões. O acompanhamento pelo TCU, em rede com os demais órgãos de controle e com o apoio da Força-Tarefa Cidadã Obras, elevou o Índice de Cobertura de Fiscalização de 36% para 53% das obras abrangidas pelo Pacto. Em complemento, o acompanhamento inédito para prevenção de paralisação de obras identificou, como causa sistêmica, o atraso recorrente nos repasses federais do Ministério das Cidades.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

302. Na fiscalização das transferências especiais (‘emendas Pix’) destinadas a obras, os onze processos já apreciados pelo Plenário, que abrangem R$ 97,5 milhões, revelaram 43 achados, dos quais cerca de 65% relacionados ao comprometimento da transparência e da rastreabilidade dos recursos, em especial a ausência de relatórios de gestão e de planos de trabalho no Transferegov.br, em desacordo com a IN-TCU 93/2024 e com a decisão do STF na ADPF 854. No saneamento básico, a criação do Indicador de Maturidade Institucional sobre Saneamento (IMIS) permitirá ao Tribunal monitorar continuamente a capacidade dos municípios de alcançar as metas de universalização do Marco Legal. Na Política Nacional de Proteção e Defesa Civil, o Acórdão 1.781/2026-TCU-Plenário alertou o MIDR e a Casa Civil sobre a grave fragilidade de governança decorrente da inoperância do Conpdec.

303. No setor de energia, a indefinição sobre Angra 3 consumiu cerca de R$ 2,5 bilhões da Eletronuclear entre 2024 e meados de 2026 e já repercute sobre a INB e sobre a *holding* ENBPar, com risco de necessidade de aportes do Tesouro Nacional; propôs-se determinar ao Ministério de Minas e Energia (MME) que atualize e disponibilize toda a documentação necessária e suficiente para a decisão do CNPE e que o Conselho, de posse dessa documentação, decida sobre a continuidade ou o abandono programado das obras de Angra 3. Na implantação do Reator Multipropósito Brasileiro, a auditoria apontou riscos decorrentes da insuficiência e da imprevisibilidade dos recursos e sobrepreço de R$ 677,7 mil em aditivos contratuais. Na Petrobras, o acompanhamento da RNEST afastou os indícios iniciais de irregularidade, mas evidenciou riscos relevantes na execução contratual; a auditoria das plataformas P-84 e P-85 resultou em recomendação sobre a modelagem das multas de conteúdo local; e a auditoria do FPSO Almirante Tamandaré apontou a ausência de matriz de riscos nos contratos de afretamento e operação.

304. Nas políticas de transporte, o TCU constatou o baixo grau de maturidade da política hidroviária, com apenas três dos mais de cinquenta empreendimentos previstos concluídos até 2020; no Programa Transporte Rodoviário, a carteira de 84 contratos de construção, com R$ 21 bilhões, exigiria R$ 7,95 bilhões em 2026 contra uma média de investimento de R$ 2,21 bilhões por ano, enquanto a manutenção recebeu 45% da necessidade técnica estimada; e, no Pnatrans, os 37.150 óbitos no trânsito registrados em 2024, em trajetória de crescimento, indicam que o país não se encontra em rota compatível com a meta de redução de 50% até 2030.

305. Por fim, o capítulo VI, intitulado Controles Digitais e Inovadores, demonstra o avanço do TCU na utilização de tecnologia para a fiscalização preventiva de obras. O acompanhamento contínuo de editais do DNIT examinou 20 orçamentos de referência, que somam R$ 5,72 bilhões, com apoio do Sistema de Análise de Orçamentos (SAO) e de um sistema de verificação assistida por inteligência artificial generativa, resultando em benefício financeiro esperado de R$ 698,8 milhões, dos quais R$ 173,0 milhões já efetivados em editais republicados; aproximadamente 50% desse valor está associado a registros apoiados em verificação assistida por IA, sempre com validação humana. Em relação ao ciclo anterior, o trabalho dobrou o número de orçamentos analisados e mais que dobrou o benefício financeiro.

306. A inovação também se manifestou na terceira rodada da auditoria contínua de editais de obras de infraestrutura urbana, que examinou 21 editais, no valor de quase R$ 800 milhões, com benefícios financeiros potenciais de aproximadamente R$ 43 milhões e a suspensão, o adiamento ou o cancelamento de certames com vícios. Os agentes de inteligência artificial Faro AI, desenvolvidos na própria unidade técnica, indicaram, em um dos casos, sobrepreço de cerca de R$ 40 milhões em um único item de serviço, confirmado pelos auditores e objeto de suspensão cautelar pelo Plenário.

307. Em nome do aprimoramento contínuo, orientado pelo Plenário nas sucessivas sessões de julgamento dos relatórios consolidados, o projeto de aperfeiçoamento da lógica do Fiscobras, anunciado no ciclo anterior, foi concretizado com a metodologia de priorização descrita no capítulo IV. Os próximos passos são a publicação e o monitoramento dos empreendimentos selecionados, a incorporação da metodologia aos ciclos anuais do Fiscobras, com a elaboração periódica de listas de empreendimentos prioritários para informação ao Congresso Nacional, e a sua expansão a outras áreas da infraestrutura pública, como saneamento, saúde, educação, recursos hídricos e mobilidade urbana.

308. Feitas essas considerações, encontram-se finalizados os trabalhos desenvolvidos em cumprimento aos arts. 31 e 32 da Resolução-TCU 280, de 15/6/2016, e ao disposto no art. 152, caput, inciso II, da Lei 15.321/2025 (LDO 2026).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

309. Para efeito de apresentação ao Congresso Nacional, será encaminhado o acórdão proferido, juntamente com Relatório e Voto, bem como material impresso e mídia digital com o conteúdo listado no Apêndice B.

310. Por fim, cabe avaliar a manutenção do sigilo dos autos, nos termos do art. 6º-A da Resolução-TCU 259/2014. Considerando a conclusão deste plano de fiscalização de obras, a publicidade como preceito geral e o sigilo como exceção, conforme dispõe o art. 3º, inciso I, da Lei 12.527/2011, propõe-se o levantamento do sigilo dos autos, mantendo-se o sigilo de algumas de suas peças, conforme justificativas a seguir. Ainda que o plano final de fiscalizações tenha sido concluído, a seleção das obras a serem fiscalizadas contempla uma relação mais ampla de possíveis objetos de controle e critérios de seleção, cuja divulgação pode comprometer atividades de inteligência e futuras fiscalizações do Tribunal. Dessa forma, propõe-se manter o sigilo das peças 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12 e do processo apensado (TC 005.039/2026-6), no grau reservado, pelo prazo de 5 (cinco) anos, com base no art. 8º, § 3º, inciso I, art. 9º, inciso VIII e § 2º, inciso I, da Resolução-TCU 294/2018, c/c o art. 4º, inciso III, art. 23, inciso VIII, e art. 24, § 1º, inciso III, da Lei 12.527/2011.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

311. Ante o exposto, submetemos os presentes autos à consideração superior, para posterior envio ao Ministro-Relator Jhonatan de Jesus, com as seguintes propostas de encaminhamento:

a) autorizar a retirada da obra constante na Tabela 11 da relação de objetos auditados no âmbito do Fiscobras 2026;
b) autorizar a remessa à Presidência do Congresso Nacional e à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO) das informações constantes do Apêndice B, em mídia digital, atualizadas até a sessão plenária de 14/10/2026, bem como do Acórdão a ser proferido, acompanhado do Relatório e do Voto que o fundamentarem;
c) autorizar a remessa à Presidência do Congresso Nacional e à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (CMO), da lista de obras relevantes com risco de persistência do baixo ritmo de execução por insuficiência de recursos constante do Apêndice D;
d) encaminhar cópia do Relatório, Voto e Acórdão a ser prolatado nos presentes autos à Presidência do Congresso Nacional e à CMO;
e) levantar o sigilo dos autos, com fundamento no art. 6º-A da Resolução-TCU 259/2014, com exceção das peças 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12 e do processo apensado (TC 005.039/2026-6), cujo sigilo deve ser classificado no grau reservado, pelo prazo de 5 (cinco) anos, com base no art. 8º, § 3º, inciso I, art. 9º, inciso VIII e § 2º, inciso I, da Resolução-TCU 294/2018, c/c o art. 4º, inciso III, art. 23, inciso VIII, e art. 24, § 1º, inciso III, da Lei 12.527/2011;
f) após expedidas as comunicações, arquivar os presentes autos, em consonância com o comando do art. 169, inciso V, do Regimento Interno, visto que cumpriu o objetivo para o qual foi constituído.

[...]

APÊNDICE A – LISTA DE OBRAS FISCALIZADAS NO ÂMBITO DO FISCOBRAS 2026

Tabela 18 - Relação das 24 fiscalizações selecionadas no âmbito do Fiscobras 2026

UF	Empreendimento	Processo
AM	Construção do Lote C - BR-319/AM - Edital 326/2025 - DNIT	021.117/2025-0
AM	Contratação Integrada do Porto Manaus Moderna	018.745/2025-3
BA	Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) - Caetité/BA - Barreiras/BA - EF-334 - no estado da Bahia (Lote 6F)	005.152/2026-7
BA	Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL II) - Lote 5FC	018.589/2025-1
BA	Construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) - Caetité/BA - Barreiras/BA - EF-334 - no estado da Bahia (Lote 5F)	001.733/2026-5
BA	Obras de construção do Hospital Regional de Jacobina/BA	006.841/2026-0
CE	Obras remanescentes da Barragem de Fronteiras - CE	001.351/2026-5
GO	Ponte Lago dos Tigres, Britânia/GO	007.300/2026-3
MA	Avenida Metropolitana em São Luís/MA	010.020/2026-8
MG	Obras de contenção de encostas e drenagem em Juiz de Fora/MG	010.076/2026-3
MT	Construção de Unidades Modulares - CREA/ES e IFMT	006.855/2026-1

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

UF	Empreendimento	Processo
PB	Obras na rodovia BR-230/PB, do km 2,00 ao km 13,38	011.863/2026-9
PE	Obras de engenharia do Lote SPS 04 - Ferrovia Transnordestina	023.021/2025-0
PI	Sistema Integrado de Drenagem na Bacia PE-31 de Teresina	010.496/2026-2
PI	Metrô de Teresina-PI	004.951/2026-3
RJ	Melhoramentos no Aeroporto Santos Dumont - RJ	005.421/2026-8
RJ	Modernização da Usina Nuclear Angra 1 / RJ	006.058/2026-4
RJ	Obras de construção da BR-040/RJ	023.204/2015-0
RN	Obras de Reconstrução na Praia de Ponta Negra, em Natal/RN	018.819/2025-7
RS	Obras para Conclusão da Barragem Arroio Taquarembó-RS	009.532/2026-9
RS	Contrato de execução das obras da BR 285/RS divisa RS/SC	005.899/2026-5
SP	Reator Multipropósito Brasileiro	011.624/2026-4
SP	Dragagem e Adequação da Navegabilidade no Porto de Santos (SP)	017.428/2025-4
TO	Construção da Ponte sobre o Rio Tocantins (Juscelino Kubitschek)	021.155/2025-9

Fonte: SecexInfra/NDInfra

[...]

APÊNDICE D – OBRAS RELEVANTES COM RISCO DE PERSISTÊNCIA DO BAIXO RITMO DE EXECUÇÃO POR INSUFICIÊNCIA DE RECURSOS

UF	BR	Empreendimento	Programa de Trabalho	Instrumento	Recursos faltantes
BA	BR-235	Travessia de Juazeiro	26.782.3106.14LV.2143 - ADEQUAÇÃO DE TRAVESSIA URBANA EM JUAZEIRO - NAS BRS 235/407/BA	05 00155/2023	R$ 19.855.963,50
SC	BR-470	Adequação de Trecho Rodoviário - Navegantes - Rio do Sul	26.782.3106.7530.0042 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIARIO - NAVEGANTES - RIO DO SUL - NA BR-470/SC	16 01093/2013	R$ 13.275.204,67
CE	BR-222	Duplicação Fortaleza - Pecém - Lote Único	26.782.3106.10L3.0023 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - CAUCAIA - ENTRONCAMENTO ACESSO AO PORTO DE PECÉM - NA BR-222/CE	03 00537/2015	R$ 5.223.000,35
RS	BR-116	BR-116/RS Tronco Norte	26.782.3106.7XI6.0043 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - PORTO ALEGRE - NOVO HAMBURGO - NA BR-116/RS	10 00821/2019	R$ 43.751.296,84
MS	BR-267	Acesso à ponte internacional em	26.782.3106.7XG6.0054 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO	19 00758/2023	R$ 279.126.640,74

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

		Porto Murtinho	RODOVIÁRIO - BATAGUASSU - PORTO MURTINHO - NA BR-267/MS		
ES	BR-447	Acesso ao terminal portuário de Capuaba na BR-447/ES	26.782.3106.7U06.0032 - CONSTRUÇÃO DE ACESSO RODOVIÁRIO AO TERMINAL PORTUÁRIO DE CAPUABA - NA BR-447/ES	00 01061/2014	R$ 5.563.752,09
PA	BR-230	Ponte do Xingu	26.782.3106.161U.0015 - CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO XINGU E ACESSOS - NA BR-230/PA	00 00011/2021	R$ 67.901.811,13
GO	BR-070	Remanescentes da BR-070/GO	26.782.3106.7XM3.0052 - ADEQUAÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - KM 65 - KM 187 - NA BR-070/GO	12 00350/2024	R$ 24.362.684,31
MG	BR-367	Implantação 367/MG	26.782.3106.13XG.0031 - CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - DIVISA BA/MG (SALTO DA DIVISA) - ENTRONCAMENTO MG-406 (ALMENARA) - NA BR-367/MG	00000403/2022	R$ 21.804.597,45
AM	BR-319	Remanescente do Lote 1C da BR-319	26.782.3106.1248.0013 - CONSTRUÇÃO DE TRECHO RODOVIÁRIO - MANAUS - DIVISA AM/RO - NA BR-319/AM	00 00563/2024	R$ 43.934.548,69
					R$ 524.799.499,77

“

É o relatório.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270214.

VOTO

Apresento ao Plenário o relatório consolidado do Fiscobras 2026, elaborado em conjunto pela Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura (SecexInfra) e pela Secretaria de Controle Externo de Energia e Comunicações (SecexEnergia), em cumprimento ao art. 152, inciso II, da Lei 15.321/2025 (Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2026 – LDO 2026) e aos arts. 30 a 32 da Resolução-TCU 280/2016. Trata-se da trigésima edição do plano anual de fiscalização de obras deste Tribunal.

2. Criado em 1997, o Fiscobras se consolidou como instrumento permanente de cooperação entre o Tribunal e o Congresso Nacional na apreciação do orçamento federal. O sucesso da colaboração nas últimas três décadas foi celebrado no Seminário Controle, Investimentos e Futuro da Infraestrutura para o Cidadão, realizado nos dias 15 e 16 de setembro de 2026, com o lançamento do livro Fiscobras 30 Anos.

3. No panorama orçamentário, a unidade técnica identificou, na Lei Orçamentária Anual de 2026, dotação de R$ 213 bilhões para ações relacionadas a obras e serviços de engenharia e, no Projeto de Lei Orçamentária Anual de 2027, R$ 233,9 bilhões, sem as emendas parlamentares. Nos orçamentos fiscal e da seguridade social, as dotações para obras somaram R$ 37,9 bilhões em 2026, o equivalente a 0,28% do PIB projetado. Em 11/9/2026, data-base do levantamento, a parcela empenhada e ainda não paga das despesas com obras do exercício em curso, alcançava 65%, contra 14% das despesas em geral, e chegava a 91% nas obras custeadas por emendas parlamentares (peça 19, p. 9-15).

4. Quanto às fiscalizações exigidas pela LDO, o Acórdão 721/2026-TCU-Plenário, que revisou o plano aprovado pelo Acórdão 2.304/2025-TCU-Plenário, autorizou 25 fiscalizações neste ciclo. Foram executadas 24, por 4 unidades de auditoria especializada, abrangendo dotação orçamentária de cerca de R$ 4,37 bilhões e volume de recursos fiscalizados de aproximadamente R$ 6,1 bilhões.

5. Os alertas reiterados pelo Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves (COI) nos relatórios de 2025 sobre o subfinanciamento do setor nuclear reforçaram a autorização de três fiscalizações nessa temática dada pelo Acórdão 2.304/2025-TCU-Plenário (peça 2, p. 8).

6. No entanto, a auditoria prevista sobre a implantação da Usina Termonuclear Angra III não foi realizada porque o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) **ainda não** decidiu acerca da continuidade do empreendimento, razão pela qual acolho a proposta de excluí-la do rol dos objetos de fiscalização (peça 19, p. 20-23).

7. Nenhuma obra recebeu classificação de indício de irregularidade grave com recomendação de paralisação (IGP). A única **proposta de paralisação** (pIGP) — formulada pela Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Urbana e Hídrica (AudUrbana) — se refere ao Metrô de Teresina/PI em decorrência de indícios de sobrepreço e de duplicidade de itens orçamentários, tendo aquela unidade estimado potencial prejuízo ao erário de R$ 40.720.494,85; a classificação dessa obra como IGP, contudo, depende de confirmação pelo Tribunal no âmbito do TC 004.951/2026-3, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, nos termos do art. 150, § 1º, inciso IV, c/c o § 7º, da LDO 2026.

8. No conjunto, foram apontados indícios de irregularidade grave em 15 obras — 1 classificada como pIGP e 14 como indício de irregularidade grave sem recomendação de paralisação (IGC); outras 8 apresentaram apenas falhas ou impropriedades e 1 ficou sem ressalvas (SR). As fiscalizações registraram, ao todo, 98 achados (peça 19, p. 24-25).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270215.

9. Segundo informado pela SecexInfra, a obra classificada como SR é a construção da Nova Subida da Serra de Petrópolis, na BR-040/RJ. O Acórdão 2.439/2025-TCU-Plenário havia determinado o arquivamento dos autos do TC 023.204/2015-0 por perda de objeto do monitoramento da classificação de IGP em razão do encerramento do contrato de concessão com a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer) e da assunção do trecho por nova concessionária. A Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO) manteve, no entanto, o empreendimento no Anexo VI da Lei Orçamentária de 2026. Posteriormente, mediante despacho de 10/9/2026, o relator daquele processo, também Sua Excelência, o Ministro Walton Alencar Rodrigues, reafirmou o arquivamento dos autos e registrou que, segundo as informações prestadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), não há risco concreto de desembolso de recursos públicos em favor da antiga concessionária em decorrência das parcelas examinadas naqueles autos. O despacho e essas informações foram encaminhados à CMO pelo Aviso 895/2026-GP/TCU (peças 689 e 690 do TC 023.204/2015-0).

10. Acolho a classificação da obra como "sem ressalvas", o que permite levar à referida comissão legislativa, no consolidado, a atualização das informações exigida pela LDO. Registro, contudo, que essa classificação reflete o arquivamento dos autos do monitoramento e não representa juízo de regularidade sobre as ocorrências apontadas. Como bem consignado no despacho de Sua Excelência, a análise dos documentos supervenientes não constituiu novo julgamento de IGP nem reabriu o mérito da deliberação anterior. A apuração de responsabilidades e o ressarcimento do dano ao erário deverão prosseguir nas instâncias competentes, inclusive no processo de apuração de haveres e deveres, consoante destacado no voto condutor do Acórdão 2.439/2025-TCU-Plenário.

11. Quanto à aplicação de recursos federais em ativos concedidos de infraestrutura rodoviária sem o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, tema acompanhado pelo COI, o Tribunal autuou três representações neste ano (peça 19, p. 27).

12. No TC 005.148/2026-0, o Acórdão 675/2026-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, referendou determinação cautelar para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) se abster de celebrar o contrato decorrente da Concorrência Eletrônica 480/2024, relativa à construção da nova ponte da BR-153, situada na divisa entre os estados de Goiás e de Minas Gerais; no julgamento de mérito que deu origem ao Acórdão 2.776/2026-TCU-Plenário, da mesma relatoria, a representação foi considerada procedente e a cautelar tornada definitiva, com determinação para a autarquia proceder à revogação do certame correspondente.

13. No TC 016.497/2026-0, o Acórdão 2.219/2026-TCU-Plenário, por mim relatado, referendou determinação cautelar para o DNIT suspender a Concorrência Eletrônica 241/2026-12, concernente à execução das obras do Contorno Sudeste/Nordeste de Goiânia/GO (BR-153/GO); a matéria ainda não foi apreciada relativamente ao mérito.

14. Já no TC 016.499/2026-3, o Acórdão 2.657/2026-TCU-Plenário, relatado pelo Ministro Augusto Nardes, referendou determinação cautelar para o DNIT suspender a Concorrência Eletrônica 90238/2026, atinente à execução de obras e de serviços de engenharia de melhoramentos e pavimentação nas marginais da Rodovia BR-364/RO, no município de Pimenta Bueno/RO; igualmente neste caso, a matéria está pendente de apreciação de mérito.

15. Importante destacar que este ciclo inaugura um novo produto do Fiscobras. Além de informar onde há indícios de irregularidades graves, o Tribunal passa a sinalizar ao Parlamento obras relevantes cuja conclusão dependa de recursos financeiros. A metodologia — construída com a participação de representantes do TCU, do Congresso Nacional, do Poder Executivo e de outros órgãos — foi aprovada pelo Acórdão 1.763/2026-TCU-Plenário e, posteriormente, atualizada pelo Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário, ambos de minha relatoria, tendo este último apreciado a aplicação piloto no DNIT (peça 19, p. 27-29).

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270215.

16. O mérito dessa metodologia está em oferecer critérios objetivos, transparentes e replicáveis para subsidiar a decisão sobre onde priorizar o aporte de recursos, reduzindo a margem para escolhas casuísticas. Construída entre outubro de 2025 e março de 2026, com 166 participantes, a metodologia organiza a seleção em 6 etapas — pré-seleção, consulta aos executores, validação, seleção final, publicação e monitoramento — e adota, como núcleo, matriz de decisão com base em 6 eixos de avaliação — impedimentos à retomada da obra; qualidade e maturidade do empreendimento; aderência ao planejamento governamental; nível de impacto; execução físico-financeira e viabilidade de retomada; e interesse ou capacidade do executor.

17. Na aplicação piloto, os empreendimentos da carteira do DNIT que dependiam de recursos para sua conclusão foram ordenados pela pontuação obtida na matriz, e, sobre esse ordenamento, foram aplicados filtros sucessivos de materialidade mínima de R$ 1 milhão, de no máximo um empreendimento por unidade da Federação e de dois por região, com vistas a assegurar representatividade territorial; a relação foi validada com a área técnica da autarquia. O resultado são dez empreendimentos rodoviários prioritários, distribuídos por dez estados das cinco regiões do país (peça 19, p. 28-30, e relatório do Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário).

18. Deixar de destinar recursos adicionais a essas obras traz custos concretos. Como registrei no voto condutor do Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário, as obras do DNIT, em regra, não chegam a ser paralisadas por falta de recursos, mas passam a ser executadas em ritmo reduzido. Em seis dos dez empreendimentos selecionados, o prazo de execução atual já supera o dobro do previsto no edital; nos demais, a execução financeira está aquém da inicialmente prevista. Em todos, os recursos comprometidos na data-base da análise não cobriam o saldo contratual remanescente. Sem novo aporte, o baixo ritmo tende a persistir, com risco de deterioração dos serviços já executados e de custos de remobilização e de recuperação antes da retomada do ritmo adequado, além do adiamento dos benefícios que justificaram o investimento.

19. Daí a importância da lista para o Congresso Nacional e para a sociedade: o ganho é converter investimentos públicos já realizados em benefícios efetivos. Em grande parte dos casos, segundo a SecexInfra, são obras que já receberam volume expressivo de recursos e demandam montantes relativamente reduzidos para entregar à população as travessias urbanas, os acessos portuários e de fronteira, as pontes e os trechos rodoviários.

20. A metodologia passará a integrar os ciclos anuais do Fiscobras, com possibilidade de aplicação a outros setores, como saneamento, saúde e educação. O acompanhamento das obras selecionadas, autorizado pelo referido acórdão, permitirá aferir os efeitos da priorização.

21. Desse modo, o relatório consolidado deste ciclo do Fiscobras é composto, em caráter informativo e na forma de apêndice, da relação dos dez empreendimentos selecionados, sob o título "Obras relevantes com risco de persistência do baixo ritmo de execução por insuficiência de recursos". Os valores constantes do relatório ainda correspondem aos apurados em instrução do TC 021.161/2025-9, sem a atualização prevista no subitem 9.2.1 do Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário, e a relação não traz o registro previsto em seu subitem 9.2.2. Por isso, antes do encaminhamento das informações aos destinatários, a SecexInfra deverá atualizar os valores, com indicação da data-base e das fontes, e fazer constar da relação esse registro, prevalecendo os valores atualizados sobre os constantes da Tabela 13 e do Apêndice D da peça 19. Ressalto que a inclusão de empreendimentos na lista não representa validação prévia, certificação de regularidade ou juízo sobre a sua gestão. O Tribunal fornece a informação técnica, e a decisão sobre a alocação dos recursos permanece com o Congresso Nacional.

22. Há, ainda, a necessidade de corrigir inexatidão material no subitem 9.2 do Acórdão 721/2026-TCU-Plenário, que autorizou a inclusão, no relatório consolidado, de seção sobre outros trabalhos estruturantes "*realizados no período de **agosto** de 2025 a **setembro** de 2026*". A proposta da unidade técnica, reproduzida no relatório que fundamentou aquela deliberação, indicava o

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270215.

período de **setembro** de 2025 a **agosto** de 2026. Esse período — que considero correto — coincide com o ciclo Fiscobras definido no art. 2º, inciso II, da Resolução-TCU 280/2016 e com o cronograma aprovado no subitem 9.1 do mesmo acórdão, sendo que o voto condutor não registra motivo para adotar intervalo diverso; proponho, assim, a retificação pontual daquela deliberação.

23. Além das fiscalizações exigidas pela LDO, o relatório reúne, com fundamento no art. 31, inciso VI, da Resolução-TCU 280/2016 e no subitem 9.2 do Acórdão 721/2026-TCU-Plenário, outros trabalhos do Tribunal relacionados ao setor de infraestrutura. Essa seção vai além do registro de achados pontuais em contratos. Ao reunir auditorias operacionais, levantamentos e acompanhamentos sobre políticas públicas e grandes empreendimentos, esta Corte oferece ao Congresso Nacional diagnóstico mais abrangente e estruturante do setor, capaz de revelar as causas que se repetem por trás da paralisação, do atraso e da baixa efetividade dos investimentos. Os trabalhos deste ciclo apontam, em setores distintos, problemas comuns: recursos insuficientes ou dispersos diante do tamanho das carteiras de empreendimentos; fragilidades de governança e de coordenação entre os órgãos responsáveis; lacunas nas informações que deveriam orientar o planejamento e o gasto; e indefinições decisórias que geram custos relevantes. Esse diagnóstico qualifica a definição de prioridades e a alocação de recursos pelo Parlamento.

24. Entre os trabalhos, destaco os relativos às obras paralisadas. Segundo o diagnóstico da AudUrbana no TC 037.127/2023-3, pendente de apreciação, o Painel de Obras Paralisadas registrava, em 2026, 4.215 obras paralisadas, de uma carteira ativa de 22.414 empreendimentos; as paralisadas somavam R$ 16,2 bilhões em investimentos previstos, dos quais R$ 8 bilhões já haviam sido desembolsados. No acompanhamento do Pacto Nacional pela Retomada de Obras e de Serviços de Engenharia Destinados à Educação Básica e Profissionalizante e à Saúde, objeto do Acórdão 1.766/2026-TCU-Plenário, de minha relatoria, a atuação em rede com os demais órgãos de controle e o apoio da Força-Tarefa Cidadã Obras elevaram o índice de cobertura de fiscalização de 36% para 53% das obras abrangidas. Ademais, no acompanhamento para prevenção de paralisação de obras, também pendente de julgamento, a unidade técnica apontou como causa sistêmica o atraso nos repasses federais do Ministério das Cidades (peça 19, p. 31-37).

25. Quanto às transferências especiais destinadas a obras, as fiscalizações do Plano Especial de Auditoria aprovado pelo Acórdão 158/2026-TCU-Plenário, de relatoria do Ministro Walton Alencar Rodrigues, revelaram 43 achados em 11 processos, cerca de 65% desses apontamentos relacionados à transparência e à rastreabilidade dos recursos, em especial à ausência de relatórios de gestão e de planos de trabalho no Transferegov.br (peça 19, p. 38-40).

26. No saneamento básico, a AudUrbana examinou, no TC 018.305/2025-3, de relatoria do Ministro Jorge Oliveira, também pendente de apreciação, a implementação do Novo Marco Legal do Saneamento Básico (Lei 14.026/2020). O marco fixou metas de universalização até 2033, em contexto no qual quase 33 milhões de pessoas não têm acesso à água tratada e quase 90 milhões não contam com coleta de esgoto. Segundo a unidade, o caráter indutor das condicionantes de acesso a recursos federais previstas no art. 50 da Lei 11.445/2007 foi enfraquecido pelas sucessivas prorrogações de prazo e pela fragilidade da metodologia de verificação adotada.

27. Além disso, de forma inovadora, a equipe da unidade construiu o Indicador de Maturidade Institucional sobre Saneamento (IMIS), que atribui nota a cada município brasileiro nas dimensões de regularidade da prestação, regionalização, regulação e investimentos. O indicador revelou, entre outros pontos, as seguintes conclusões: cerca de 38% dos municípios não têm plano de saneamento; a prestação regionalizada não ocorre em cerca de 84% das localidades para água e em 90% para esgoto; mais de mil municípios não têm entidade reguladora designada; e os investimentos médios por habitante alcançaram apenas 72% do necessário em água e 58% em esgoto. A equipe identificou, ainda, obras de saneamento apoiadas com recursos da União que estão paralisadas ou com dificuldades de evolução justamente nos municípios de menor maturidade institucional, tendo vislumbrado

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270215.

oportunidade de o Tribunal firmar Compromisso Cidadão com o Ministério das Cidades para enfrentar os entraves à sua conclusão (peça 19, p. 41-43).

28. Na Política Nacional de Proteção e Defesa Civil, o levantamento realizado no TC 001.085/2026-3, de relatoria do Ministro Augusto Nardes, para compor o Relatório de Fiscalizações em Políticas e Programas de Governo (RePP) 2026, apontou que a política ainda enfrenta obstáculos estruturais à transição de um modelo predominantemente reativo para uma gestão preventiva de riscos, apesar de avanços normativos recentes, como o Plano Nacional de Proteção e Defesa Civil 2025–2035. Entre esses obstáculos, destaca-se o quadro de pessoal da Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil inferior a um terço da necessidade estimada pelo próprio órgão e também fragilidades na identificação, na avaliação e na divulgação dos riscos. Pelo Acórdão 1.781/2026-TCU-Plenário, esta Corte alertou o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional e a Casa Civil da Presidência da República para o fato de que a inoperância do Conselho Nacional de Proteção e Defesa Civil representa grave fragilidade de governança, a elevar o risco de descoordenação em ações essenciais de prevenção e enfrentamento de desastres (peça 19, p. 43-44).

29. Já no setor de energia, a Unidade de Auditoria Especializada em Energia Elétrica e Nuclear (AudElétrica) examinou, no TC 023.368/2025-0, de relatoria do Ministro Benjamin Zymler, os efeitos da falta de decisão do CNPE sobre a continuidade de Angra 3. Segundo a unidade especializada, a indefinição consumiu cerca de R$ 2,5 bilhões da Eletronuclear entre 2024 e meados de 2026, com repercussão sobre as Indústrias Nucleares do Brasil (INB) e sobre a *holding* Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar). A unidade propôs medidas voltadas a que o CNPE delibere sobre o empreendimento. Até a conclusão do relatório consolidado do Fiscobras 2026 pela SecexInfra e pela SecexEnergia, aquele processo não havia sido apreciado (peça 19, p. 45-48).

30. No setor de petróleo, a Unidade de Auditoria Especializada em Petróleo, Gás Natural e Mineração (AudPetróleo), por sua vez, contribuiu com três trabalhos sobre grandes investimentos da Petrobras.

31. No acompanhamento da conclusão e revitalização das unidades de refino da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), objeto do TC 033.801/2023-1, de minha relatoria, o Acórdão 976/2026-TCU-Plenário registrou que os esclarecimentos apresentados afastaram os indícios iniciais de irregularidade. Reconheceu, porém, que subsistem riscos relevantes na execução contratual, especialmente quanto ao fornecimento de bens críticos, à alocação de riscos e ao uso de instrumentos negociais em ambiente de baixa competição, razão pela qual autorizou novo acompanhamento da implantação do Trem 2.

32. Na auditoria sobre a contratação das plataformas P-84 e P-85, destinadas aos Campos de Atapu e Sépia (TC 006.116/2025-6, de relatoria do Ministro Antonio Anastasia), o Acórdão 1.382/2026-TCU-Plenário recomendou à companhia que, em futuras contratações, seja a modelagem das multas por descumprimento das obrigações de conteúdo local precedida de estudos técnicos que considerem as especificidades de cada projeto e os impactos sobre a competitividade do certame.

33. Por fim, na auditoria sobre a execução dos contratos de afretamento e de operação do FPSO Almirante Tamandaré, no Campo de Búzios (TC 020.348/2025-8, de minha relatoria), pendente de julgamento, a unidade técnica apontou a ausência de matriz de riscos nos contratos, lacuna que pode gerar litígios com a contratada e risco de interrupção dos serviços (peça 19, p. 50-53).

34. Também merece registro a auditoria operacional sobre a política de desenvolvimento do setor hidroviário (TC 011.152/2025-7, de relatoria do Ministro Bruno Dantas). O trabalho evidenciou a subutilização crônica de modal com cerca de 63 mil quilômetros de rios potencialmente navegáveis, dos quais apenas 20 mil são utilizados comercialmente. A maioria dos empreendimentos hidroviários previstos nos planos setoriais da última década não foi concluída. A auditoria atribuiu esse quadro não à falta de potencial físico, mas à existência de fragilidades institucionais, como a extinção de instâncias de coordenação sem sucessoras, as lacunas de planejamento intermodal, as deficiências de informação

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270215.

sobre o transporte de passageiros e os entraves no licenciamento socioambiental. Identificou, ainda, instalações portuárias públicas de pequeno porte na Bacia Amazônica com patologias estruturais de risco crítico, utilizadas por populações ribeirinhas. Pelo Acórdão 1.497/2026-Plenário, o Tribunal recomendou, entre outras medidas, que o Ministério de Portos e Aeroportos avalie propor à Casa Civil a instituição de instância colegiada permanente de coordenação do setor e a institucionalização da política hidroviária em instrumento normativo próprio, e que o ministério e o DNIT instituam metodologia técnica de priorização de investimentos nessas instalações (peça 19, p. 53-56).

35. Os controles digitais, de seu turno, ganharam escala neste ciclo. No acompanhamento contínuo de editais do DNIT, pendente de apreciação por este Tribunal, a Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação) examinou 20 orçamentos de referência, que somam R$ 5,72 bilhões, com apoio de verificação assistida por inteligência artificial, e estimou benefício financeiro de R$ 698,8 milhões, dos quais R$ 173 milhões já efetivados em editais republicados. Na auditoria contínua de editais de infraestrutura urbana, conduzida pela AudUrbana e pendente de apreciação, foram analisados 21 editais, que somam cerca de R$ 800 milhões, com benefícios potenciais de aproximadamente R$ 43 milhões. Em todos os casos, os apontamentos indicados pelas ferramentas foram validados pelos auditores antes de formalizados (peça 19, p. 64-68).

36. Em suma, acolho, com ajustes pontuais, as seguintes propostas: a) enviar as informações consolidadas à Presidência do Congresso Nacional e à CMO; b) excluir a implantação da Usina Termonuclear Angra III do rol dos objetos de fiscalização; e c) levantar o sigilo dos autos, mantida a restrição de acesso às peças 2 e 7 a 12 e ao processo apensado, que contêm a relação mais ampla de possíveis objetos de controle e os critérios de seleção, cuja divulgação poderia comprometer futuras fiscalizações.

37. Adicionalmente, corrijo inexatidão material contida no subitem 9.2 do Acórdão 721/2026-TCU-Plenário e registro que a SecexInfra deverá ajustar o Apêndice D da peça 19 com vistas a atender aos subitens 9.2, 9.2.1 e 9.2.2 do Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário.

38. Antes de encerrar, cumprimento as equipes da SecexInfra e da SecexEnergia pela qualidade técnica e pela dedicação na condução do Fiscobras 2026.

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

TCU, Sala das Sessões, em 21 de outubro de 2026.

MINISTRO JHONATAN DE JESUS
Relator

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270215.

ACÓRDÃO Nº 2903/2026 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 018.148/2025-5.
1.1. Apenso: 005.039/2026-6
2. Grupo I – Classe de Assunto: VII – Administrativo.
3. Interessada: Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional.
4. Unidade: não há.
5. Relator: Ministro Jhonatan de Jesus.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidades Técnicas: SecexInfra e SecexEnergia.
8. Representação legal: não há.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos, que tratam da consolidação dos resultados das fiscalizações de obras e dos trabalhos de infraestrutura realizados no âmbito do Fiscobras 2026 (30ª edição), em cumprimento ao art. 152, inciso II, da Lei 15.321/2025 (LDO 2026),

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, por unanimidade, com fundamento no art. 152, inciso II, da Lei 15.321/2025, nos arts. 30 a 32 da Resolução-TCU 280/2016 e no art. 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU, e diante das razões expostas pelo relator, em:

9.1. encaminhar à Presidência do Congresso Nacional e à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional:

9.1.1. cópia desta deliberação e as informações constantes do Apêndice B da peça 19, em mídia digital, atualizadas até a sessão plenária de 14/10/2026;

9.1.2. a relação contida no Apêndice D da peça 19, com os valores a serem atualizados pela SecexInfra para a conclusão de cada empreendimento, com indicação da data-base e das fontes utilizadas e registro de que a relação tem caráter informativo e de que a inclusão de empreendimento na lista não representa validação prévia, certificação de regularidade ou juízo sobre a sua gestão, nos termos dos subitens 9.2, 9.2.1 e 9.2.2 do Acórdão 2.833/2026-TCU-Plenário.

9.2. excluir a implantação da Usina Termonuclear Angra III, localizada no estado do Rio de Janeiro, do rol de objetos fiscalizados no âmbito do Fiscobras 2026;

9.3. retificar, por inexatidão material, o subitem 9.2 do Acórdão 721/2026-TCU-Plenário, para que, onde se lê "agosto de 2025 a setembro de 2026", se leia "setembro de 2025 a agosto de 2026";

9.4. levantar o sigilo destes autos, com exceção das peças 2, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 e do processo apensado TC 005.039/2026-6, que permanecem classificados no grau reservado pelo prazo de 5 (cinco) anos, com fundamento no art. 8º, § 3º, inciso I, e no art. 9º, inciso VIII e § 2º, inciso I, da Resolução-TCU 294/2018 c/c o art. 4º, inciso III, o art. 23, inciso VIII, e o art. 24, § 1º, inciso III, da Lei 12.527/2011;

9.5. arquivar os autos.

10. Ata n° 41/2026 – Plenário.
11. Data da Sessão: 21/10/2026 – Ordinária.
12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2903-41/26-P.

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 81270216.

13. Especificação do quórum:
13.1. Ministros presentes: Vital do Rêgo (Presidente), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Jhonatan de Jesus (Relator), Odair Cunha e Rodrigo Pacheco.
13.2. Ministros-Substitutos convocados: Augusto Sherman Cavalcanti, Marcos Bemquerer Costa e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)
VITAL DO RÊGO
Presidente

(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 81270216.