

SICRO / DNIT CONTRIBUIÇÕES DA ANEOR PARA AJUSTES E ALTERAÇÕES

APRESENTAÇÃO AO DER/SP

SICRO – ANÁLISE CRÍTICA AOS PARÂMETROS ADOTADOS PELO SICRO E PROPOSIÇÕES DE AJUSTES E ALTERAÇÕES

1. Linha do Tempo
2. Uso Efetivo do SICRO
3. Proposições de Ajustes e Alterações do SICRO:
 - Mão de Obra;
 - Equipamentos;
 - Administração Local;
 - BDI;
 - Fator de Influência de Chuvas;
 - Fator de Interferência de Tráfego;
 - Canteiro;
 - Mobilização / Desmobilização
4. Pontos Críticos
5. Observações Finais



1. LINHA DO TEMPO SICRO / ATUAÇÃO DA ANEOR NO DNIT

FEV/2009

AGO/2010

MAI/2012

JAN/2014

01/JAN/2018

DNIT realizou consulta pública do SICRO 3 e criou Comissão DNIT/ANEOR P/ análises e proposições

DNIT CONTRATOU A FGV para, dentre outros, implantar e operar o Novo SICRO

OBRIGATORIEDADE DE UTILIZAÇÃO DO NOVO SICRO na elaboração de orçamentos de infraestrutura de transportes

CONCLUSÃO DOS ESTUDOS DA COMISSÃO

- Incorporado ao BDI as parcelas de riscos e seguros / garantias
- Inovações como os fatores de chuva, tráfego e interferência de áreas urbanas; administração local, desmobilização e outras

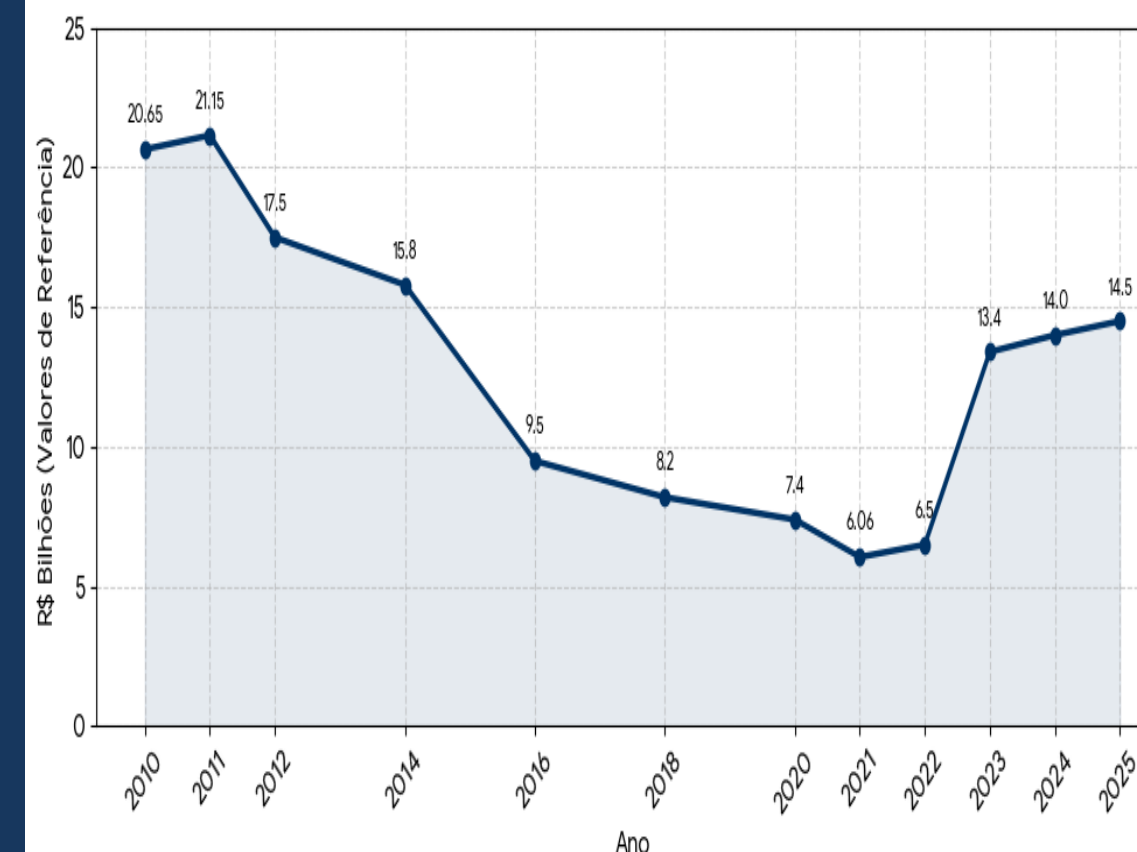
DNIT CRIOU CÂMARA TÉCNICA DO NOVO SISTEMA DE CUSTOS REFERENCIAIS DE OBRAS – NOVO SICRO

- Desde então a ANEOR é membro da CTNS

2. USO EFETIVO DO SICRO

- Em **2018** o DNIT possuía elevada carteira de contratos, assim como de projetos em andamento, contratados para uso do SICRO 2.
- Isto culminou com elevado número de contratos firmados na última base do SICRO 2 – nov/2016.
- A partir de **2014** houve sucessivas reduções dos recursos orçamentários disponibilizados para infraestrutura rodoviária.
- Este quadro implicou no atraso do efetivo uso do Novo SICRO, o que só ocorreu a partir de 2021.

Evolução do Investimento Federal em Rodovias (2010-2025)



3. CONTRIBUIÇÕES DA ANEOR

- Em 2022 as associadas da ANEOR apresentaram diversos temas que foram consolidados em estudos aprofundados propondo “Ajustes e Alterações do Novo SICRO”, encaminhados ao DNIT no decorrer do biênio 2024/2025.
- Entidades como a ABCR, ANETRANS, assim como a EBPL, atual INFRA S.A., demonstraram preocupação e interesse em contribuir para os ajustes necessários ao SICRO.
- A apresentação a seguir sintetiza as sugestões de “Ajustes e Alterações do Novo SICRO”, observando:
 - Os “estudos” foram realizados sobre a versão original do Novo SICRO (SICRO)
 - Em alguns pontos citaremos considerações sobre a revisão do SICRO, aprovada em 21/10/2025 (**SICRO/2025**)

DELIBERAÇÃO Nº 01, DE 25 DE FEVEREIRO DE 2014

REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA TÉCNICA DO SISTEMA DE CUSTOS
REFERENCIAIS DE OBRAS - SICRO

§6º Para o início do primeiro mandato, os representantes da Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias – ANEOR e da Associação Brasileira de Consultores de Engenharia – ABCE comporão a Câmara Técnica. Para tanto, deverá o Diretor Executivo do DNIT, no prazo de 10 (dez) dias contados da publicação desta Portaria, enviar carta para a ANEOR e ABCE, assinalando o prazo de 10 (dez) dias para indicarem os respectivos representantes e seus suplentes que comporão a Câmara Técnica.



Sugestões acerca da proposição de Manual
de Custos de Infraestrutura de Transportes - 2ª Edição

Volume 04 - Fator de Influência das Chuvas - FIC e

Volume 05 - Fator de Interferência de Tráfego - FIT

A N E O R
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS

**RELATÓRIO DE ENGENHARIA DE CUSTOS
ANÁLISE CRÍTICA AOS PARÂMETROS
ADOTADOS PELO SICRO (2017) E
PROPOSIÇÃO DE MELHORIAS – AJUSTES E
ALTERAÇÕES**

3.1 MÃO DE OBRA

✓ Salários:

- O SICRO adota o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) que é o registro de admissões, dispensas e transferências de trabalhadores com contrato de trabalho, regido pela CLT. Os valores não são compatíveis com a realidade de mercado.
- ANEOR sugeriu ajustes do tempo de permanência dos funcionários, que impacta no custo das verbas rescisórias.
- ANEOR sugeriu adotar media dos salários obtidos através GFIP (Guia de Recolhimento do FGTS e de Informações à Previdência Social) das empresas contratadas pelo DNIT.

✓ Comparativos dos Encargos:

Assunto	SICRO	ANEOR	SICRO/2025
Encargos Sociais – Servente	106,21%	133,79%	110,97%
Repouso Semanal Remunerado	17,5%	19,75%	18,86%
Aviso Prévio Remunerado	6,17%	16,74%	3,17%
Férias Indenizadas	10,24%	13,80% (=SINAPI)	4,35%

3.2. EQUIPAMENTOS

- ✓ **Condições de Trabalho:** Os custos horários dos equipamentos do SICRO são calculados considerando as operações em condições médias de trabalho. Sugerimos apresentar procedimento para condição de trabalho pesada dos equipamentos (redução de vida útil, aumento de consumo e K de peças e, redução do valor residual).
- ✓ **Depreciação:** Verificou-se a necessidade de redução nas horas trabalhadas anuais (rendimento mecânico, chuvas e permanência improdutiva) e do valor residual.
- ✓ **Custo de Oportunidade de Capital:** Os juros com base na taxa de poupança não remuneram adequadamente, nem o capital próprio do acionista, nem as taxas de financiamento com fabricantes e instituições financeiras. ANEOR propôs adotar a taxa SELIC.

DEPRECIAÇÃO

$$Dh = \frac{Va - (Va \times Vr)}{n \times HTA}$$

OPORTUNIDADE DE CAPITAL

$$Vm = \frac{(n + 1)}{2 \times n} \times Va$$

$$Jh = \frac{Vm \times i}{HTA}$$

Dh → custo horário da depreciação (R\$/h);

Va → valor de aquisição do equipamento (R\$);

Vr → valor residual (%);

n → vida útil (anos);

HTA → total de horas trabalháveis por ano (h/ano).

Vm → represe

nta o valor médio do investimento (R\$);

Jh → representa o custo horário de oportunidade do capital (R\$/h);

i → representa a taxa de juros ao ano;

3.2. EQUIPAMENTOS

✓ Seguros e Impostos:

- O SICRO não remunera gastos com seguros de equipamentos e veículos. Para os veículos, considera apenas o IPVA = 2,5% sobre o valor do investimento.
- Equipamentos e veículos estão sujeitos à sinistros: roubo, furto ou acidentes.
- ANEOR propôs a adoção de seguros para todos os veículos e equipamentos = 2%.

✓ Custos de Manutenção:

- **Fator K.**
 - O SICRO/2025 considera o Fator k (médio = 70% do Fator K dos fabricantes).
 - O SICRO/2025, desconsidera a parcela de mão de obra de manutenção que é equivalente a 30% do Fator K dos fabricantes.
- ANEOR sugeriu utilização de Fator de Eficiência Mecânica (FEM) → Índice de Eficiência entre 70 e 85%

IMPOSTOS

$$I_h = \frac{0,025 \times V_m}{HTA}$$

I_h → representa o custo horário dos seguros e impostos (R\$/h);

V_m → representa o valor médio do investimento (R\$);

HTA → representa o total de horas trabalhadas por ano.

3.2. EQUIPAMENTOS

✓ Custos de Operação – Combustível, Lubrificantes, Filtros e Graxas:

- Os consumos consignados nas publicações dos Cadernos Técnicos estão significativamente inferiores aos dados apresentados pelos próprios fabricantes, restando, portanto, a necessidade de correção.
- O SICRO/2025 regulamentou de forma apropriada o uso do ARLA 32.

✓ Custos de Operação – Mão de Obra:

- O SICRO adota relação de 1 hora de operador para 1 hora de equipamento.
- O número de horas trabalhado pelo operador/motorista é maior que o número de horas trabalhadas pelos equipamentos.
- ANEOR propôs ajuste na relação homem/máquina: deve ser obrigatoriamente maior do que 1,0.

COMBUSTÍVEL, LUBRIF. FILTROS E GRAXAS

$$C_c = P \times F_c \times V_c$$

C_c → representa o custo horário de combustíveis, lubrificantes, filtros e graxas (R\$/h)

P → representa a potência do motor (kW)

F_c → representa o coeficiente de consumo (l/kWh ou kWh/kWh)

V_c → representa o valor do combustível (R\$)

3.3. BDI

- ✓ O BDI do DNIT não inclui os custos da Administração Local

- ✓ **Despesa Financeira:**

Propomos revisão dos cálculos adotando as efetivas taxas de concessão de crédito, publicadas pelo BCB, a denominada Série 20718 - Taxa média de juros das operações de crédito com recursos livres - Pessoas jurídicas, que demonstra a relação entre tomadores de crédito e instituições financeiras nacionais, desvinculadas de quaisquer indicadores fixos, como a SELIC, CDI, IPCA (Inflação), etc.

- Adoção do prazo de 45 dias corridos. Parâmetro temporal referendado pelo TCU.
- Isto resulta na taxa de 1,99% a.m., proposta pela ANEOR

$$\text{BDI\%} = \frac{[1 + [A - (E \times B) + E]]}{[1 - (B + C + D + F + G + H + I)]} - 1$$

A → Taxa de Administração Central

B → Taxa de Despesa Financeira

E → Taxa de Lucro

C → Taxa de Risco

D → Taxa de Seguros e Garantias (Caução Contratual)

F → Alíquota do PIS + COFINS

G → Alíquota da COFINS

H → Alíquota de INSSQN

I → Alíquota da CPRB (Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta)

3.3. BDI

- ✓ **Administração Central:** Proposto adotar indicadores setoriais, utilizando-se de Método Contábil, obtidos através da leitura direta de balanços, “pinçando” as parcelas:

- DO (Despesa Operacional)
- ROB (Receita Operacional Bruta).
- A expressão matemática: $AC = 1 - (DO / ROB)$
- Os resultados obtidos foram:
 - Empresa de Capital Aberto 10,12%
 - Empresa sobre Lucro Real 9,95%
 - Empresa sobre Lucro Presumido 8,98%
- Taxa proposta pela ANEOR → Média final = 9,68%

$$BDI\% = \frac{[1 + [A - (E \times B) + E]]}{[1 - (B + C + D + F + G + H + I)]} - 1$$

A → Taxa de Administração Central

B → Taxa de Despesa Financeira

E → Taxa de Lucro

C → Taxa de Risco

D → Taxa de Seguros e Garantias (Caução Contratual)

F → Alíquota do PIS + COFINS

G → Alíquota da COFINS

H → Alíquota de INSSQN

I → Alíquota da CPRB (Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta)

3.3. BDI

✓ LUCRO:

- SICRO considera sua incidência sobre o custo direto. Entendemos que ao se falar de lucro, em qualquer atividade, ele é expresso sobre a Receita, ou seja, o Faturamento ou Preço de Venda.
- Os Dados do Setor Extraídos do Trabalho da CETAD-RFB, num período de 5 anos, 2008 a 2012, apontam para o segmento da Infraestrutura CNA 42, Lucro Bruto de 15,78%, em relação à Receita.
- Proposta da ANEOR = 9,5% sobre o Preço de Venda.

Prof. Maçahico Tisaka: elaborou estudo “Lucro Isonômico”, que visa *assegurar o princípio de isonomia entre os concorrentes de Lucro Presumido e Lucro Real*

- ✓ ANEOR propôs BDI da ordem de 30%

$$\text{BDI\%} = \frac{[1 + [A - (E \times B) + E]]}{[1 - (B + C + D + F + G + H + I)]} - 1$$

A → Taxa de Administração Central

B → Taxa de Despesa Financeira

E → Taxa de Lucro

C → Taxa de Risco

D → Taxa de Seguros e Garantias (Caução Contratual)

F → Alíquota do PIS + COFINS

G → Alíquota da COFINS

H → Alíquota de INSSQN

I → Alíquota da CPRB (Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta)

3.4 ADMINISTRAÇÃO LOCAL

- ✓ **Engenheiro:** Eliminação do uso de frações – A função demanda dedicação integral.
- ✓ **Vigilância e Segurança:** Reavaliar os custos e dimensionamento da equipe, considerando o turno de 12 x 36h.
- ✓ **Vigilância e Escolta Armada:** SICRO não considera. Necessário equipe de 1 veículo e 2 agentes para transporte de explosivos. Trata-se de um serviço terceirizado.
- ✓ **Equipe de Topografia:** Propõe revisão na composição e quantidade mínima de equipes;
Equipe proposta: 1 topografo + 3 auxiliares sendo: 1 equipe para obras de pequeno porte, 2 para obras de médio porte e 3 para obras de grande porte.
- ✓ **Quilometragem de Veículos:** SICRO utiliza 44 horas/mês. Propomos o mínimo de 100 h.
- ✓ **Locação de Áreas para Canteiros:** Sugere critérios para valoração correta de terrenos em áreas rurais e locações de imóveis em áreas urbanas.
- ✓ **Logística de Suprimentos:** SICRO cota nas Capitais dos Estados. Destacamos desafios logísticos em regiões como o Norte do Brasil, propondo soluções para transporte de insumos e pagamentos .
- ✓ **Prazos Contratuais:** Propomos separar prazo de execução de obras do prazo contratual para melhor gerenciamento administrativo.

3.4. ADMININISTRAÇÃO LOCAL

✓ **Medição e Pagamento:**

- O Acórdão 2622/2013, dentre outros, considera que o Custo da Administração Local deva ocorrer conforme o avanço da obra. Isto é natural, pois quando esta parcela estava incorporada ao BDI, assim era o seu pagamento;
- Mas os cálculos da AL constante do SICRO apresenta os conceitos e cálculos de Parcelas Fixa (ensaio ANEOR = 38 a 42%), Vinculada e Variável;
- Motivo pelo qual propusemos adotar Critério de Medição e Pagamento em duas parcelas, similar ao que já ocorre no Metrô de São Paulo:

Quadro 3 – METRÔ – SP – Composição e Critério de Medição da Adm. Local

- Será medido mensalmente em duas parcelas considerando-se o valor correspondente a:
 - 40% (quarenta por cento) do valor total, em parcelas fixa mensal, considerando o prazo de execução dos serviços;
 - 60% (sessenta por cento) do valor total, em parcela variável com percentual aplicado conforme avanço físico da obra;
- Deve ser considerado o número de meses de duração da obra, exclusive os meses de desativação do canteiro, desde que, a critério da Cia Metrô, correspondam a serviços necessários à obra.

3.5. FIC – FATOR DE INFLUÊNCIA DE CHUVAS

- ✓ O SICRO/2025 Introduziu uma série de alterações, criando novos conceitos:
 - Ampliou o número de estações e o período de recorrência. Passando de 20 para 30 anos.
 - O FIC passou a incidir corretamente – incidência apenas sobre os custos "improdutivos".
 - Exemplos do FIC para:
 - Amazonas: FIC = 25%
 - São Paulo: FIC = 13%
 - Rio Grande do Sul: FIC = 17% (verificado 30%)
- ✓ Os fatores ainda estão abaixo da realidade, mas razoavelmente mais próximos que os anteriores (SICRO).

$$FIC = fa \times \{1 + [(1 - C) \times fr]\} \times nd$$

FIC → fator de influência de chuvas;

fa → fator da natureza da atividade;

C → coeficiente de deflúvio ou runoff;

fr → fator de retenção;

nd → fator de intensidade das chuvas, que expressa o percentual médio de dias efetivamente paralisados em função das chuvas.

3.6 FIT - FATOR DE INTERFERÊNCIA DE TRÁFEGO

- ✓ **O conceito de DMT em áreas urbanos:** O SICRO/2025 apresenta equívocos conceituais na determinação das distâncias médias de transporte, calculando DMT por segmento em relação à extensão total e não em relação ao trajeto total de cada material.
- ✓ **Velocidade dos caminhões - Transporte de materiais:** O SICRO/2025 atendeu solicitação de considerar uma perda de tempo em função da velocidade reduzida em trechos urbanos.
- ✓ **Velocidade dos caminhões - Transporte na terraplenagem:** Sugerimos revisar as velocidades nas faixas de terraplenagem. O SICRO/2025 ainda considera velocidades superestimadas.
- ✓ **Necessidade de um FIT para o transporte de materiais das origens até a obra:** O SICRO/2025 considera que o FIT incide somente o transporte de materiais e unicamente no trecho da obra, quando o correto deve considerar os impactos desde os fornecedores até o canteiro de obras.
- ✓ **FIT sobre a execução dos serviços:** A metodologia de cálculo do FIT apresentada no SICRO/2025 compreende que a interferência do tráfego urbano não impacta na produção das equipes, mas somente no transporte dos insumos: situação que não corresponde a realidade.

3.7 CANTEIRO DE OBRAS

- ✓ Necessidade de elaboração de histogramas / cronogramas reais (pico = 1,33 da média).
- ✓ Dimensionamento da mão de obra alojada. SICRO/2025 ainda considera 50% para todo país. Sugerimos percentuais regionais (norte = 90%, Nordeste = 70% e demais = 50%)
- ✓ Necessidade de criar metodologia de dimensionamento e custo para:
 - Recuperação ambiental após remoção dos canteiros;
 - Mobilização e desmobilização de contêineres;
 - Custos específicos para pátios de vigas.
- ✓ Banheiros químicos nas frentes de trabalho. O SICRO/2025 criou o Canteiro Itinerante e cita que depende do número de frentes de serviço, mas não definiu metodologia para dimensionamento da quantidade das frentes de serviços.
- ✓ Necessidade de canteiro de apoio para cada OAE.
- ✓ Não considera custos de mobilização e desmobilização de containers.
- ✓ Reaproveitamento do canteiro. O SICRO considera reaproveitamento de parte do canteiro, o que não acontece na realidade
- ✓ Plataformas de Apoio Náutico. SICRO/2025 traz considerações sobre segmentação em módulos para transporte, mas não apresenta metodologia e custos.

3.8 MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO

- ✓ Necessidade de elaboração de histogramas / cronogramas reais.
- ✓ **Distância de Mobilização:** SICRO considera basicamente a distância à Capital mais próxima / SP. Sugerimos acrescentar metodologia de Distância Média Regional.
- ✓ **Solicitações atendidas quando da revisão do SICRO/2025:**
 - Fator de Utilização" para equipamentos leves;
 - Custo Produtivo de deslocamento de equipamentos rodantes;
 - Custo de Pedágios / Travessias em Balsas;
 - Custo de Autorização Especial de Trânsito (AET).
- ✓ **Custos referentes a carga e descarga dos equipamentos e transportadores, não consideradas no SICRO/2025:**
 - Custo improdutivo do veículo transportador no embarque e desembarque;
 - Custo produtivo do equipamento transportado no embarque e desembarque;
 - Custo produtivo dos equipamentos de elevação de cargas;
 - Criar o "Fator Fixo" (FF) para padronizar o tempo de embarque/desembarque.
- ✓ **Ajustar os Fatores de Utilização (FU)** para refletir corretamente a compartimentação dos equipamentos. O SICRO/2025 fez alterações mas algumas ficaram piores (Trator Est 259kw: FU passou de 1 para 0,73)

3.8 MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO

- ✓ **Custos referentes ao deslocamento , não consideradas no SICRO/2025:**
 - Custo improdutivo do equipamento transportado;
 - Custos de paradas e pernoites dos veículos transportadores / motoristas:
 - custo improdutivo de 30 min a cada 4 horas – Lei 13.103/2015;
 - custo de alimentação e pernoite do motorista (SICRO/2025 cita condição de 2 motoristas, mas o CHE só considera um motorista).
- ✓ **Custo do seguro dos equipamentos transportados:**
 - Sugestão: adotar como referência “Tabela Oficial da Superintendência de Seguros Privado – SUSEP”, para o seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), que consiste em uma matriz de valores percentuais a serem aplicados ao valor da carga (equipamentos), no deslocamento entre estados ou no mesmo estado da federação.
 - Adicionalmente deve ser considerado o custo de seguro de roubo dos equipamentos, durante a operação de transporte. Consulta a corretoras especializadas → 0,10% a 0,20%, Sugerimos, aplicar 0,10% sobre custo do equipamento.

4. Pontos Críticos

- Salários de referência são inferiores aos praticados
- Custos Horários dos Equipamentos são inferiores aos praticados
- Produções das Equipes somente para Condições Ideais
- Taxa de BDI sub dimensionas: lucro, riscos, administração central e taxa juros
- Administração Local sub dimensionada e remunera indevidamente as parcela dos custos fixos
- Eficiência Operacional e Trabalhabilidade desconsideradas no planejamento
- Necessidade de adoção de histogramas de mão de obra e equipamentos em função das eficiências e trabalhabilidade, além de cronogramas reais.

**RELATÓRIO DE ENGENHARIA DE CUSTOS
ANÁLISE CRÍTICA AOS PARÂMETROS
ADOTADOS PELO SICRO (2017) E
PROPOSIÇÃO DE MELHORIAS – AJUSTES E
ALTERAÇÕES**

TOMO 5

**MÃO DE OBRA
SALÁRIOS, LEIS SOCIAIS E
ENCARGOS COMPLEMENTARES**

TOMO 7

**FATORES DE
INFLUÊNCIA DE CHUVAS E
INTERFERÊNCIA DO TRÁFEGO**

**Tomo 1
BDI**

**Tomo 6
EQUIPAMENTOS**

5. Observações Finais

- Dnit necessita ajustar os parâmetros apontados
- DNIT: necessita ir a campo e cotizar os parâmetros teóricos x reais
- DNIT: pesquisar equipes mobilizadas nos contratos
- DNIT: precisa verificar as condições reais de trabalho x eficiência global
- SICRO: criar procedimentos para considerar o efeito do planejamento nos orçamentos:
 - ❖ Prazos de Execução
 - ❖ Sazonalidade: chuvas, defeso, marés
 - ❖ Condições de Trabalho: tráfego, rampa, clima
 - ❖ Rotatividade da mão de obra

Sistema de Custos Referenciais
de Obras – SICRO

Caderno Técnico Parâmetros de Equipamentos do SICRO



Sistema de Custos Referenciais de
Obras – SICRO

Versão 1.1
Mês de referência: outubro de 2025



CONSULTA PÚBLICA
aberta para Manual de Projeto de
Túneis Rodoviários e Ferroviários

gov.br

Ministério dos
Transportes

Órgãos do Governo

Acesso à Informação

Legislação

Acessibilidade

🔍

🌐

📄

👤

Entrar com gov.br

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

O que você procura?



Assuntos > Notícias > DNIT lança consulta pública sobre Manual de Projeto de Túneis Rodoviários e Ferroviários

DNIT lança consulta pública sobre Manual de Projeto de Túneis Rodoviários e Ferroviários

5. Observações Finais

- Empresas: permitir a aferição das produções, praticabilidade, salários
- Empresas: apresentar proposições fundamentadas
- Empresas: fornecer dados comprobatórios dos parâmetros praticados, permitindo comparação aos do SICRO:
 - ❖ Folhas Salariais
 - ❖ Gastos com Refeição, Vigilância
 - ❖ Horas Anuais Trabalhadas dos Equipamentos
 - ❖ Horas Anuais Trabalháveis



Mensagem

- ANEOR tem trabalhado continuamente em prol do setor de infraestrutura de transportes
- ANEOR valoriza e sempre busca a parceria com Órgãos e Entidades
- Os temas são priorizados, fundamentados e tratados de forma organizada
- Os resultados conferem legitimidade e segurança ao setor



OBRIGADO!



José Celestino Marini
celestino@mariniengenharia.com.br
11 95050-9640



Geraldo Augusto da Rocha Lima
grl.engenharia.df@gmail.com
61 99999-1009

16/09/2026