

Aviso nº 1062 - GP/TCU

Brasília, 8 de outubro de 2025.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para conhecimento, cópia do Despacho (acompanhado da respectiva Instrução Técnica) exarado pelo Ministro Benjamin Zymler, em 7/10/2025, nos autos do TC-017.457/2025-4.

O referido processo trata de Solicitação do Congresso Nacional originária do Ofício nº 137/2025/CFFC-P, de 28/8/2025, relativo ao Requerimento 286/2025-CFFC, de autoria do Deputado Federal Deputado Evair Vieira de Melo.

Atenciosamente,

*(Assinado eletronicamente)*

Vital do Rêgo  
Presidente

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado Federal BACELAR  
Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle  
Câmara dos Deputados  
Brasília – DF



**Processo: 017.457/2025-4**

**Natureza:** Solicitação do Congresso Nacional

**Proposta:** apensamento

## **DESPACHO**

Diante das considerações feitas pela AudDefesa na instrução inserta à peça 10, a qual foi ratificada pelo corpo dirigente da unidade (peças 11 e 12), e pelo Presidente deste Tribunal no despacho de peça 13, determino o apensamento do presente feito ao TC 008.687/2024-2.

Ato contínuo, conheço da presente solicitação do Congresso Nacional, por estarem presentes os requisitos de admissibilidade previstos no art. 232, inciso III, do RITCU, c/c o art. 4º, inciso I, alínea “b”, da Resolução TCU 215/2008.

À Seproc, para que dê ciência deste despacho ao solicitante, esclarecendo-lhe que o relatório de auditoria objeto do TC 008.687/2024-2 aguarda deliberação deste Tribunal e que, tão logo seja apreciado, lhe será dada ciência, e adote as demais providências cabíveis.

Brasília, 7 de outubro de 2025

*(Assinado eletronicamente)*

Benjamin Zymler  
Relator



**Processo: 017.457/2025-4**

**Natureza:** Solicitação do Congresso Nacional

**Órgão/Entidade:** Não há.

**Responsável(eis):** Não há.

**Interessado(os):** Não há.

## **DESPACHO**

Trata-se de Solicitação do Congresso Nacional (SCN), por meio da qual se encaminha o Requerimento 286/2025-CFFC, aprovado na 18<sup>a</sup> Reunião Extraordinária da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), realizada em 27/8/2025 (peças 2, 3 e 9), em que se pede informações sobre o controle do uso de aeronaves da FAB por ministros e outras autoridades civis do Executivo, diante de denúncias de abuso, favorecimento pessoal e voos sem respaldo funcional.

2. De acordo com a Unidade de Auditoria Especializada em Defesa Nacional e Segurança Pública (AudDefesa) esta solicitação possui conexão com o TC 008.687/2024-2, que trata de auditoria sobre o mesmo tema e está sob a relatoria do Ministro Benjamin Zymler.

3. Dessa forma, nos termos do art. 17 da Resolução-TCU 346/2022, a unidade técnica sugere a redistribuição da relatoria deste processo para o Ministro Benjamin Zymler, por prevenção.

4. Em atenção à demanda, concordo com a existência de conexão entre a presente solicitação e o processo identificado, que trata de “Auditoria integrada para avaliar uso de aeronaves da FAB por autoridades públicas, decorrente de SCN”.

5. Manifesto-me, portanto, em linha com a proposta da AudDefesa e designo, nos termos do art. 17 da Resolução-TCU 346/2022, o Ministro Benjamin Zymler como relator prevento.

6. Ato contínuo, determino o encaminhamento dos presentes autos ao Gabinete do Ministro Benjamin Zymler, para avaliação da proposta da unidade técnica.

Brasília, 1 de outubro de 2025

*(Assinado eletronicamente)*

Vital do Rêgo  
Presidente



**TC 017.457/2025-4**

**Tipo:** Solicitação do Congresso Nacional (SCN)

**Unidade jurisdicionada:** Comando da Aeronáutica, Ministério da Defesa

**Solicitante:** Deputado João Carlos Bacelar Batista, presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados

**Interessados em sustentação oral:** não há

**Proposta:** preliminar.

## **INTRODUÇÃO**

Trato do Ofício 137/2025/CFFC-P, de 28/8/2025, em que o Deputado João Carlos Bacelar Batista, presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), encaminha o requerimento 286/2025-CFFC, aprovado na 18<sup>a</sup> Reunião Extraordinária da CFFC, realizada em 27/8/2025 (peças 2, 3 e 9, respectivamente).

2. O requerimento, de autoria do Deputado Federal Evair Vieira de Melo, contém solicitação de informações ao Tribunal sobre o controle do uso de aeronaves da FAB por ministros e outras autoridades civis do Executivo, diante de denúncias de abuso, favorecimento pessoal e voos sem respaldo funcional.

## **EXAME DE ADMISSIBILIDADE**

3. O art. 4º, I, “b”, da Resolução-TCU 215/2008 e o art. 232, III, do Regimento Interno do TCU (RI/TCU) conferem legitimidade a presidente de comissão parlamentar da Câmara dos Deputados para solicitar ao TCU a prestação de informações e a realização de fiscalização, quando referida solicitação for aprovada pela respectiva comissão, razão pela qual o pleito deve ser conhecido.

## **EXAME TÉCNICO**

### **Da identificação do Relator**

4. O relator designado por sorteio é o Ministro Jorge Oliveira. No entanto, o Ministro Benjamin Zymler é relator de auditoria incidente sobre o objeto da Solicitação, cujo mérito está pendente de apreciação, TC 008.867/2024-2. Assim, com vistas à garantia de continuidade e coerência da análise do pleito, e em observância ao disposto no art. 17, § 2º, da Resolução – TCU 346/2022, a unidade técnica deverá encaminhar ao presidente do TCU proposta de prevenção do Ministro Zymler para a relatoria do caso.

### **Do Requerimento 286/2025-CFFC-P**

5. No requerimento apresentado à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, seu autor solicita as seguintes informações ao Tribunal, *verbis*:

- 1) O TCU possui auditorias em andamento ou realizadas sobre a utilização das aeronaves da FAB por ministros de Estado e outras autoridades do Poder Executivo Federal nos anos de 2023 a 2025?
- 2) O Tribunal identificou indícios de uso indevido, desvio de finalidade ou ausência de interesse público na motivação de voos realizados por ministros?
- 3) Há levantamento sobre o custo total com voos realizados por autoridades civis em aeronaves da FAB no atual governo?



- 4) O TCU analisou se houve prejuízo à disponibilidade da frota oficial da FAB para atendimento de emergências ou compromissos de maior relevância institucional em razão da priorização de agendas pessoais de ministros?
- 5) O Tribunal requisitou, ou pretende requisitar, os registros de passageiros, roteiros, ordens de missão e justificativas funcionais dos voos realizados por autoridades nos jatos oficiais?
- 6) Há registros de viagens que não constavam na agenda oficial ou que se mostraram incompatíveis com as funções institucionais da autoridade transportada?
- 7) O TCU considera adequada a atual regulamentação para o uso das aeronaves da FAB por ministros e autoridades civis, ou identificou fragilidades que demandem revisão normativa?
- 8) O Tribunal foi consultado sobre a redução da frota presidencial e sobre as medidas adotadas para racionalização do uso das aeronaves disponíveis?
- 9) Há previsão de auditoria específica ou fiscalização operacional sobre a política de transporte aéreo de autoridades civis do Executivo?
- 10) O TCU pretende emitir recomendações para garantir a economicidade, moralidade e eficiência na utilização dos meios aéreos da União?

6. Segundo o parlamentar, a solicitação visa averiguar o controle do uso de aeronaves da FAB por ministros e autoridades civis, diante de denúncias de abuso, favorecimento pessoal e agendas sem respaldo funcional. Conforme afiança, a redução da frota gerou disputas entre ministros pelo acesso a aviões oficiais, sem critérios objetivos de utilização. Consoante avalia, o uso das aeronaves para conveniências pessoais, em contexto de restrição fiscal, afronta os princípios constitucionais da administração pública.

7. Conforme argumenta, cabe ao TCU verificar a legalidade, legitimidade, economicidade e finalidade dos voos, bem como apurar possíveis viagens sem agenda oficial ou de caráter pessoal disfarçadas de compromissos funcionais.

8. Ressalta, por fim, que a eventual omissão no controle dessas práticas configuraria grave desvio institucional, reforçando a necessidade de transparência e rigor na gestão do patrimônio público.

## **Da análise**

9. Os questionamentos feitos podem ser respondidos, em sua quase totalidade, com achados de auditoria conduzida no serviço de transporte de autoridades da Força Aérea, realizada no segundo semestre de 2024 e concluída em março deste ano.

### ***1) O TCU possui auditorias em andamento ou realizadas sobre a utilização das aeronaves da FAB por ministros de Estado e outras autoridades do Poder Executivo Federal nos anos de 2023 a 2025?***

10. O TCU realizou auditoria no serviço de transporte de autoridades realizado pelo Comando da Aeronáutica no segundo semestre de 2024, com o objetivo de verificar o atendimento dos princípios da legalidade, legitimidade, economicidade, eficiência e transparência na prestação do serviço de apoio aéreo a autoridades legitimadas, assim como averiguar a existência de controles internos aptos a mitigar riscos relacionados ao atendimento desses princípios, em atendimento a solicitações da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, contidas nos processos TC 037.056/2023-9 e TC 038.883/2023-6, e de solicitação de informações oriunda da presidência da Câmara dos Deputados, processada no TC 015.837/2024-6. Necessário registrar que essa última solicitação decorreu de pedido feito pelo mesmo autor do requerimento em análise.

11. A auditoria foi concluída em março de 2025 e incidiu sobre o serviço prestado pela FAB desde a edição do Decreto 10.267, de 5/3/2020 até julho de 2024. O relatório aguarda apreciação do Relator, Ministro Benjamin Zymler.

12. As respostas aos questionamentos subsequentes são baseadas nos achados da fiscalização.



**2) O Tribunal identificou indícios de uso indevido, desvio de finalidade ou ausência de interesse público na motivação de voos realizados por ministros?**

13. A análise da regularidade do emprego de aeronaves da FAB para o transporte de autoridades requer acesso aos processos formais de solicitação do apoio aéreo. Embora a legislação de regência requeira a formalização do pedido, de uma amostra de 266 voos selecionados não foram obtidas informações relativas a 72, em razão de não terem sido localizadas ou elaboradas. Nesse conjunto, estão as solicitações da Câmara dos Deputados, que declarou não dispor de sistema ou área dedicada ao tratamento da matéria; do Senado Federal, que não enviou as informações requeridas; do Ministério da Defesa, que declarou que não elabora formalmente os registros requeridos no art. 6º; e de alguns ministérios, que não localizaram alguns processos.

14. Em 29 dos 194 requerimentos obtidos, não foram declinadas a finalidade da missão nem apontadas as agendas oficiais correspondentes, em descumprimento não só do disposto no art. 6º, II, § 2º, III, do Decreto 10.267/2020, mas, também, do preconizado no art. 1º da Lei Complementar 101/2000. A ausência dessas informações também inviabiliza a transparência do ato, exigida pelo art. 5º da Lei 12.527/2011.

15. Do conjunto de 194 requerimentos para os quais foram prestadas informações, 70% falharam na perfeita identificação dos passageiros, seja pela incompletude dos nomes registrados, seja pela ausência de dados de identificação documental; em 30% dos casos, não foi indicado o cargo/função público desempenhado. A perfeita identificação dos passageiros é requisito de normas de aviação, e.g.: Lei 7.565/1986 e Resolução ANAC 255, art. 1º, § 1º – A. A informação relativa a cargos/funções ocupados, na ausência de evidenciação formal da vinculação do passageiro à missão da autoridade, requerida no art. 6º, § 3º, do Decreto 10.267/2020; é dado mínimo para conferir regularidade do transporte requerido para as comitivas.

16. Foram identificados pedidos de voos sem fundamentação clara (arts. 5º e 6º do Decreto 10.267/2020), ausência de justificativa da opção pelo emprego da FAB em detrimento da aviação comercial (art. 5º), passageiros sem vínculo aparente com compromissos oficiais (art. 6º, § 3º). Essas deficiências, somadas a justificativas genéricas para emprego da FAB em detrimento da aviação comercial (art. 6º, § 2º, III), sugerem risco concreto de uso indevido e de desvio de finalidade, contrariando os princípios da legalidade e da moralidade administrativa.

17. A inexistência ou indisponibilidade desse expressivo conjunto de documentos representa desatendimento a disposições fixadas no art. 6º do Decreto 10.267/2020 e compromete a demonstração de lisura no trato da coisa pública, com inequívocos prejuízos para a prestação de contas e para a transparência da atuação estatal, respectivamente exigíveis na forma da Instrução Normativa – TCU 84/2020 e Lei 12.527/2011. A respeito, releva destacar que, a teor das suas respectivas manifestações nos autos da fiscalização, a Câmara dos Deputados e o Ministério da Defesa sequer formalizam os respectivos pedidos, o que conflita com os preceitos acima descritos e impede o acesso à informação respectiva.

18. A realização do transporte de autoridades é ato administrativo que gera despesa pública. Sua execução não poderia prescindir da observância dos elementos motivadores, minimamente, os fixados no Decreto 10.267/2020. No entanto, a FAB se declarou mera executora dos pedidos e não instalou controles internos da atividade para assegurar a legitimidade do transporte. Logo, à deficiência de fundamentação dos pedidos se alia à inoperância de controles do órgão executor do transporte, em um concurso de deficiências que favorece o potencial uso indevido do serviço.

**3) Há levantamento sobre o custo total com voos realizados por autoridades civis em aeronaves da FAB no atual governo?**

19. A fiscalização objetivou, entre outros, a análise da economicidade e da eficiência do uso das aeronaves no transporte de autoridades, de forma que não foi alvo da análise o *quantum monetário*



empregado no serviço, não sendo possível responder objetivamente ao questionamento posto. Contudo, pela correlação dos achados de auditoria com o tema da solicitação, segue síntese do relatório no que respeita a custos com transportes realizados pela FAB.

20. A seleção da amostra para análise de custo de voos no âmbito da auditoria considerou a disponibilidade de dados que incluíssem a identificação dos passageiros transportados, para assegurar que os cálculos de custo dos voos e sua comparação com valores observados na aviação comercial fossem baseados em dados de passageiros efetivamente transportados. Nada obstante, contrariando normas legais relativas a operações aéreas (Lei 7.565/1986, Resolução ANAC 255/2012), arquivo público (Lei 8.159/1991), prestação de contas (IN-TCU 84/2020), transparência da atividade estatal (Lei 12.527/2011), bem como de determinação proferida pelo TCU (Acórdão 1.926/2022 – TCU – 1ª Câmara), a FAB só reteve informações completas dos passageiros transportados a partir de 2024, em um total de 1.167 voos realizados entre 1/1 e 31/7/2024.

21. Com base nos 1.167 registros; nos dados de custos de horas de voos para as aeronaves utilizadas nesse deslocamento, providos pela FAB; nos destinos e durações dos voos, também informados pela FAB; e no custo médio de passagens aéreas publicadas pela Agência Nacional de Aviação Civil, foram identificados os achados de auditoria que se seguem

22. Conforme evidenciado no relatório, o custo de cada passagem aérea individual da FAB foi, em média, 6,4 vezes mais alto do que o custo estimado de uma passagem aérea na aviação comercial no período considerado. Em 369 voos realizados pela Força Aérea no período (32% do total), o custo do transporte superou em mais de 20 vezes o custo da aviação comercial. O voo mais antieconômico teve um custo de 160 vezes o correspondente comercial. Em apenas 11 voos, o custo da FAB foi inferior ao custo da alternativa comercial.

23. Nos trechos mais solicitados – e, também, os mais amplamente cobertos pela aviação comercial –, entre Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, 393 voos (1/3 do total), o custo médio do transporte individual ficou 8,9 vezes superior ao custo da alternativa na aviação comercial<sup>34</sup>.

24. No consolidado, considerados apenas os 884 voos em que foi possível obter o índice comparativo de custos (76% do total), a economia estimada aos cofres públicos, caso houvesse sido utilizada a aviação comercial, teria sido de R\$ 36,1 milhões. Com base nesses dados, e feita uma projeção para o ano, a economia anual estimada seria de R\$ 81,6 milhões.

25. Deve-se ressaltar, contudo, que o serviço de transporte da FAB não visa primordialmente a economicidade, mas, antes, a disponibilidade. O serviço possibilita o deslocamento a qualquer tempo e para qualquer destino de autoridades do governo federal; o transporte, com segurança, de autoridades, nos raros casos em que a presença da autoridade a bordo de aeronaves comerciais possa significar risco para a mesma. Nesse sentido, conforma-se mais como recurso de última instância, como reserva de emergência.

26. Releva destacar que a maioria das aeronaves empregadas tem configuração que privilegia o conforto, e por isso, aloca menos passageiros por deslocamento, ampliando os custos do transporte na medida em que reduz a escala. Seu uso deveria ser comedido e para circunstâncias em que a aviação comercial, mais barata, não pudesse oferecer o transporte requerido, em prazo razoável. Contudo, tanto a economicidade quanto a eficiência no emprego não são prestigiadas.

**4) O TCU analisou se houve prejuízo à disponibilidade da frota oficial da FAB para atendimento de emergências ou compromissos de maior relevância institucional em razão da priorização de agendas pessoais de ministros?**

27. Conforme apurado na fiscalização, entre março de 2020 e julho de 2024 foram realizados 7.491 voos. Desses, apenas 7 foram classificados como “emergências médicas”, 377 como “segurança”, 1209 como “segurança/serviço” – hipótese inexistente na norma de regência. A maior parte, 78,7%, foi enquadrada como “serviço”. Portanto, a frota foi majoritariamente empregada em



deslocamentos rotineiros de autoridades, o que pode ter reduzido a disponibilidade para missões de maior relevância institucional. Contudo, não foi objeto do trabalho a análise de prejuízo para missões emergenciais ou de maior relevância institucional decorrentes da eventual priorização de agendas de ministros.

**5) *O Tribunal requisitou, ou pretende requisitar, os registros de passageiros, roteiros, ordens de missão e justificativas funcionais dos voos realizados por autoridades nos jatos oficiais?***

28. A análise da regularidade dos serviços prestados pela FAB no transporte de autoridades foi severamente limitada em razão do descarte das listas de embarque, notadamente, no período de 2020 a 2023. O desfazimento desses registros, que também configura desatendimento do Acórdão 1.926/2022 – TCU – Primeira Câmara, rel. Min. Weder de Oliveira, impediu a avaliação da legalidade e da legitimidade dos eventos que geraram as despesas públicas correspondente nesse período.

29. A decisão de se proceder ao descarte, sob premissa de que cabia à requisitante manter os registros, em vista da interpretação combinada do art. 20, III, da Lei 7.565/1986, e art. 6º, § 1º, do Decreto 10.267/2020, foi considerada indevida. A obrigação de reunir fundamentos para a execução do ato de despesa é do órgão executor, e o serviço se legitima no deslocamento de passageiros legalmente amparados e para atender às finalidades compatíveis com a norma.

30. Sem os dados das listas de embarque não foi possível assegurar que os pressupostos de fato e de direito, que justificariam o transporte, foram observados. Assim, o retrato possível da legitimidade do transporte executado é o que se materializa da análise dos 266 processos de requisição, constante da resposta ao primeiro questionamento.

**6) *Há registros de viagens que não constavam na agenda oficial ou que se mostraram incompatíveis com as funções institucionais da autoridade transportada?***

31. Foram identificados 29 pedidos, em universo de 194 cujos dados foram fornecidos, que não apresentaram a agenda oficial vinculada ou a finalidade clara da missão. Além disso, em cerca de 70% dos casos, faltaram informações completas sobre os passageiros transportados. Essas lacunas inviabilizaram a verificação do atendimento do interesse público e suscitam a possibilidade da ocorrência de viagens sem aderência institucional ou incompatíveis com as funções institucionais da autoridade transportada.

**7) *O TCU considera adequada a atual regulamentação para o uso das aeronaves da FAB por ministros e autoridades civis, ou identificou fragilidades que demandem revisão normativa?***

32. No entendimento da unidade técnica que realizou a auditoria, o arcabouço normativo que regula a prestação do serviço de transporte de autoridades traz lacunas, inconsistências e contradições. As autoridades legitimadas a solicitar o serviço são incertas, assim como a responsabilidade pela verificação dos critérios de utilização previstos. A estrutura regulatória não apenas falha em estabelecer diretrizes claras e objetivas para a operacionalização do serviço, mas também abre margem para seu uso antieconômico, possibilitando a ocorrência de desperdício de recursos públicos. Há urgente necessidade da revisão do marco normativo, com vistas a garantir que a prestação do serviço esteja mais bem alinhada aos princípios da economicidade, eficiência, transparência e imparcialidade.

**8) *O Tribunal foi consultado sobre a redução da frota presidencial e sobre as medidas adotadas para racionalização do uso das aeronaves disponíveis?***

33. Não foram identificados elementos nesse sentido nos sistemas do Tribunal.

**9) *Há previsão de auditoria específica ou fiscalização operacional sobre a política de transporte aéreo de autoridades civis do Executivo?***

34. A auditoria realizada teve como foco exatamente a política de transporte aéreo de autoridades civis conduzidas pela FAB, mas não foi ainda apreciada pelo Tribunal. A deliberação em



trabalhos de natureza operacional é seguida do monitoramento das determinações e/ou recomendações porventura consignados no acórdão de julgamento.

**10) O TCU pretende emitir recomendações para garantir a economicidade, moralidade e eficiência na utilização dos meios aéreos da União?**

35. O Tribunal certamente emitirá determinações e/ou recomendações para assegurar a preservação dos princípios constitucionais na prestação do serviço. Um conjunto preliminar de medidas foi proposto pela equipe técnica, mas está sujeito à apreciação do colegiado do Tribunal, que ainda não ocorreu.

## **CONCLUSÃO**

36. Os questionamentos formulados pela Comissão de Fiscalização Financeira e Controle podem ser respondidos com base nos achados da fiscalização no serviço de transporte aéreo de autoridades civis da Força Aérea Brasileira, conduzida no âmbito do TC 008.687/2024-2. Nada obstante, ressalto que o relatório da auditoria ainda aguarda deliberação do Plenário do Tribunal, de modo que as informações ora apresentadas refletem a análise técnica produzida até o momento. As conclusões definitivas dependerão da apreciação colegiada, oportunidade em que poderão ser expedidas determinações e recomendações voltadas ao fortalecimento da economicidade, da transparência e da legalidade na utilização das aeronaves oficiais.

## **PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO**

42. Ante o exposto, proponho:

I – conhecer da presente solicitação do Congresso Nacional, por estarem presentes os requisitos de admissibilidade previstos no art. 232, inciso III, do Regimento Interno do TCU c/c o art. 4º, inciso I, alínea 'b', da Resolução-TCU 215/2008;

II – submeter os autos à presidência do Tribunal, com amparo no art. 17, § 2º, da Resolução – TCU 346/2022 para, com vistas com vistas à garantia de continuidade e coerência da análise do pleito, decidir pela prevenção do Ministro Benjamin Zymler para a relatoria do processo;

III – encaminhar as informações requeridas pela Comissão de Fiscalização Financeira e Controle mediante cópia desta instrução e/ou da deliberação que vier a ser proferida neste processo.

Brasília, 10/9/2025,

(assinatura eletrônica)  
Clayton L. de Oliveira, CGAP, CRMA  
AUFC matr. 3625-0

**TERMO DE CIÊNCIA DE COMUNICAÇÃO**

(Documento gerado automaticamente pela Plataforma Conecta-TCU)

Comunicação: Aviso 001.062/2025-GABPRES

Processo: 017.457/2025-4

Órgão/entidade: CD - Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC)

Destinatário: COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE - CD

Informo ter tomado ciência, nesta data, da comunicação acima indicada dirigida à/ao COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE - CD pelo Tribunal de Contas da União, por meio da plataforma Conecta-TCU.

Data da ciência: 20/10/2025

*(Assinado eletronicamente)*  
STEFANIA SERZANINK

Usuário habilitado a receber e a acessar comunicações pela plataforma Conecta-TCU.