



RELATÓRIO

Relatório da 8ª Reunião Técnica de 2024 - debate sobre temáticas de grande relevância para o Transporte Metroviário no Distrito Federal

Este relatório apresenta um panorama das discussões e encaminhamentos feitos durante a 8ª Reunião Técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CTMU, realizada no dia 30 de outubro de 2024, às 11h, na Sala Pedro de Souza Duarte, Térreo Superior da CLDF, para debater **temáticas de grande relevância para o Transporte Metroviário no Distrito Federal**.

À mesa, estiveram presentes o presidente da CTMU, deputado Max Maciel; o diretor presidente da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô/DF), Handerson Cabral; o diretor de manutenção e operação do Metrô/DF, Márcio Aquino; o diretor de administração do Metrô/DF, Leyvan Leite e o diretor técnico do Metrô/DF, Fernando Rodrigues.

Compareceram ao debate Wesley Ferro, secretário executivo do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte - MDT; Dênio Moura, promotor da 1ª Promotoria de Defesa da Ordem Urbanística (PROURB) do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT); representantes do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários do Distrito Federal (SINDMETRÔ/DF); João Costa, assessor de relações governamentais da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) e Carlos Penna, ex-coordenador do Metrô/DF. Também houve participações do público nos debates.

1. Introdução:

O transporte metroviário é uma pauta de suma importância para a atuação desta Comissão. Sabemos que a rede metroviária enfrenta uma série de desafios que comprometem seu funcionamento e a prestação adequada do serviço.

Esclarecemos que, em maio de 2023, foi realizada uma Audiência Pública dedicada a "Debater a situação do Transporte Metroviário no DF". Também no ano passado, em novembro, esta Comissão promoveu uma visita técnica ao pátio de manutenção, acompanhados pela diretoria da empresa, para verificar as condições de funcionamento e de manutenção das linhas e dos trens. Todos os dados coletados embasaram uma representação, encaminhada ao Tribunal de Contas do Distrito Federal, que também foi assinada pelos parlamentares Dayse Amarílio e Fábio Felix, denunciando as graves falhas na manutenção da nossa rede metroviária. A partir de tais medidas, restou comprovada a situação de sucateamento, permeada por dificuldades contratuais com as empresas terceirizadas, o que prejudica a fiscalização e a execução eficiente dos serviços, principalmente de manutenção e reparos; além disso, ficaram evidentes: a falta de planejamento preventivo; a dependência de tecnologia ultrapassada e a predominância de trabalhadores terceirizados em relação a empregados públicos.

Há dificuldades na gestão de pessoas e falta de mais profissionais técnicos qualificados. Conforme relatado pela direção do Metrô-DF, muitos empregados com vínculo têm se aposentado, e outros têm se desligado para assumir cargos em outros concursos públicos, resultando numa situação de vacância de mais de 200 empregados atualmente. Essa rotatividade gera um custo financeiro que só tende a aumentar e continuar prejudicando a prestação do serviço para o

funcionamento eficiente do metrô. Já em 2024, dando continuidade aos esforços para garantir transparência para a população sobre a real situação do metrô, esta Comissão remeteu diversos Ofícios, requerendo informações sobre falhas técnicas, panes elétricas, incêndios, casos de furto de cabos e outros incidentes no sistema. Em setembro, como parte das ações referentes ao mês da mobilidade, foi realizada uma nova visita às dependências do metrô, a fim de verificar se havia mudanças consideráveis em relação às constatações da primeira visita.

Muito embora a empresa tenha informado que fez avanços em relação aos empecilhos contratuais que dificultam a aquisição de peças e a atualização de tecnologias, configura-se preocupante o planejamento de expansões de linhas (conforme anunciado pela Companhia) e a compra de pelo menos 15 trens. A garantia da capacidade energética para suprir toda essa previsão de aumento na operação é outro aspecto a ser questionado. Recentemente, chegou ao conhecimento da CTMU uma denúncia sobre condições de trabalho indignas impostas a empregados terceirizados por empresa contratada pelo Metrô-DF - situação inaceitável que deve ser reprimida pela Companhia, enquanto empresa pública prestadora de serviço essencial à população.

Por todo o exposto, a comissão convidou a direção da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF) para, na oportunidade, explicar publicamente como se darão todos esses projetos, bem como as providências que têm tomado para resolver a questão da falta de pessoal e garantir condições dignas de trabalho a todos os empregados, sejam concursados ou terceirizados. Com isso, evidencia-se o compromisso da Comissão de Transporte e Mobilidade e Urbana em buscar informar à população sobre esse importante modal, bem como em colaborar como for necessário e possível para que o metrô atinja, de maneira satisfatória, segura e eficiente a sua função social de oferecer transporte público de qualidade às cidadãs e aos cidadãos do Distrito Federal.

2. Discussão:

2.1. Deputado Max Maciel – Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana:

O parlamentar salientou que os investimentos no transporte metroviário são baseados em decisões políticas, e que a questão do crescimento populacional é usada como argumento para a ausência de recursos (mas isso ocorre porque não há planejamentos a longo prazo sobre o tema). O transporte metroviário é um vetor de desenvolvimento para o Distrito Federal. Confrontou a diferença dos valores investidos, sendo que há uma grande dificuldade de quantificar com exatidão os gastos reais do transporte realizado pelos ônibus.

Destacou a importância de discutir o futuro do Metrô, em especial, temas como o quadro de funcionários, bilhetagem insuficiente, constante perda de receitas, a necessidade de modernizar o sistema e os empecilhos impostos pela empresa fornecedora de peças. O presidente da CTMU ressaltou a elevada capacidade técnica da equipe atual de trabalhadores, pois são funcionários com memória sobre as características do sistema; mencionou a ausência de sinalização de investimentos no Metrô/DF, inclusive no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o quanto isso é preocupante, pois há demanda e a população aprecia este meio de transporte e gostaria de utilizá-lo mais frequentemente – para tanto, é necessário dotar o modal de confiabilidade. Citou a possibilidade de exploração dos bolsões de estacionamento próximos às estações como forma de incentivo e uso mais eficiente dos espaços, bem como a adoção de linhas alimentadoras operadas pelo próprio Metrô. Defendeu a adoção da Tarifa Técnica também para o Metrô (para haver competitividade com o transporte sobre pneus), além da continuidade enquanto máquina pública, estatal, a fim de manter os servidores, que atuam de forma competente e em defesa da Companhia.

O deputado realizou alguns questionamentos técnicos à equipe gestora da Companhia, em especial sobre os trens da série 1000. Conforme o parlamentar, são feitos improvisos para manter seu funcionamento, pois há uma defasagem nas peças e problemas no seu fornecimento; há, ainda, uma peça específica que, supostamente, causa superaquecimento nos veículos desta série. Nessa linha, criticou o monopólio da produção das peças e equipamentos e questionou sobre a hipótese de

uso da energia elétrica da usina hidrelétrica de Furnas, e não na Neoenergia – que tem muitas limitações. O deputado criticou a distribuição de competências entre a Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal (SODF), a Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB/DF) e o Metrô/DF na realização de expansões, obras viárias e projetos de mobilidade. Em virtude da constante criação de novos conglomerados habitacionais, sugeriu que seja realizado um estudo técnico minucioso das caixas viárias, bem como que sejam construídas ligações para automóveis na expansão do metrô que será feita em Samambaia. Também pontuou a necessidade de monitoramento por sistemas de câmeras de segurança, para combater o furto de cabos; alertou para a atual defasagem de 680 funcionários.

Por fim, fez considerações sobre a prestação de serviços por parte da empresa Ipanema, que é objeto de diversos problemas contratuais (a exemplo de falta de pagamentos e depósito dos valores referentes ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS). Chamou a atenção para os elevados custos do transporte sobre pneus – em virtude dos sinistros de trânsito, que acarretam a necessidade de manter equipes de socorro, ambulâncias, etc.

2.2. Handerson Cabral - Diretor Presidente da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

O diretor da Companhia iniciou sua fala destacando que solicitou um orçamento reforçado para a manutenção das estruturas e dos carros. Em virtude dos incêndios ocorridos em janeiro e julho de 2024, houve uma atuação em prol da segurança nos trens da série 1000; defendeu a atuação da equipe do metrô e destacou sua importância em momentos de crise. O gestor afirmou que buscam identificar a causa dos eventos, como evitá-los e quais modernizações podem ser feitas visando melhorias no transporte metroviário. Informou que estão realizando tratativas com a empresa Alstom para a manutenção dos cartões (com um contrato permanente), bem como para aquisição de cartões sobressalentes para substituição. Assim, planejam adquirir um conjunto novo de cartões de linha e novos trens. A prioridade reside na organização dos cartões e da sinalização. Há três cartões no sistema para garantir a segurança; todos devem oferecer a mesma resposta.

Há um projeto de compra de quinze novos trens (além dos vinte que estão rodando), ao custo de R\$ 900 milhões. Esta previsão está habilitada para o PAC, falta apenas ser contemplada – medida que depende do governo federal. Entretanto, não há Reunião do Comitê Gestor prevista para este ano. A aquisição será subsidiada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) - atraindo também a competência do Tribunal de Contas da União (TCU); as obras de expansão no trecho de Samambaia estão previstas para janeiro de 2025 e o custo estimado é de R\$ 400 milhões (sendo uma estrutura, de superfície, o custo é de R\$ 150 milhões por km; caso fosse subterrâneo, seria mais de R\$ 500 milhões). Sobre o trecho que abará Ceilândia, o projeto recebeu recomendações do Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF), que já foram incorporadas. Assim, aguardam aprovação integral por parte da Corte de Contas; a licitação durará aproximadamente quatro meses e será feita na modalidade Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC). As obras terão início em 2026 e a extensão das obras será de 2,5 km. Também existe a possibilidade de realizar linhas de financiamento junto ao Banco do Brasil, para aquisição dos trens, por exemplo. O diretor destacou que será promovida a modernização das subestações, a troca dos medidores de energia e do cabeamento, medidas que custarão R\$ 60 milhões - a licitação está prevista para 21 de novembro. Será promovida, ainda, a modernização dos trens da série 1000 (cujo funcionamento é entre 20 e 25 anos).

Hoje, o metrô transporta entre 160 e 180 mil pessoas por dia – sua capacidade está no limite. Após a expansão, poderão ser transportadas até 420 mil pessoas, contando com linhas de ônibus alimentadoras (operadas pelas Bacias ou até mesmo de forma autônoma). Destacou que, quanto ao orçamento, há intercorrências durante o ano, que serão supridas por superávits e suplementações ao longo do exercício. Sobre a temática do pessoal, informou que há estudos para um novo concurso público e que será solicitada a autorização à Secretaria de Planejamento, pois

haverá uma grande demanda em virtude das três novas estações e de mais quatro, que estão em vias de inauguração. Além disso, há muitas vacâncias. Sobre a segurança, o diretor presidente salientou que será implementado um novo sistema de monitoramento e segurança, com câmeras (voltadas para o interior e para fora das estações), sensores, controle de invasões e alertas enviados para o Centro de Controle.

Afirmou que a decisão sobre a concessão de gratuidades foge de sua competência pois configura renúncia de receita e que os custos das externalidades positivas serão abordados de forma mais contundente – havendo a possibilidade de um trabalho de consultoria com o apoio da ANPTRLHOS. Por fim, entende que há outras formas de subsídio por parte do Governo do Distrito Federal (GDF) que suprem o recebimento da tarifa técnica.

2.3. Márcio Aquino - Diretor de Manutenção e Operação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

O diretor destacou a grande defasagem verificada na operação do sistema, e que realizou um estudo sobre as vacâncias nos postos de trabalho e a possibilidade de expansão das linhas. Salientou que a redução no uso dos trens da série 1000 não é intencional, pois há uma mera preferência pelos trens da série 2000. A causa raiz dos incêndios ainda não foi identificada, e há uma contratação emergencial para a realização de perícia em tramitação - será feita uma auditoria independente e proposta uma solução. A necessidade de resolver o assunto é premente, para abarcar processos como a modernização da tração, por exemplo. No total, há trinta e dois carros, estando vinte destes rodando plenamente. Dentre os demais, sete estão parados há muito tempo e de forma definitiva (por descarrilamento, incêndio etc.). O restante encontra-se em processos de conserto e manutenção periódica.

2.4. Leyvan Leite - Diretor de Administração da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

Abordou a situação da empresa de mão de obra terceirizada Ipanema, contratada pelo Metrô/DF. Afirmou que não há pagamentos retidos, pois a Companhia possui uma conta vinculada com R\$ 2 milhões e foi realizado o depósito de R\$ 250 mil a título de FGTS. Em dezembro deste ano, haveria mais uma prorrogação do contrato, pelo período de cinco anos; entretanto, isso não ocorrerá, dando lugar a uma nova licitação, cujo Termo de Referência está pronto; sobre a situação dos trabalhadores, informou que o Metrô/DF realizou o pagamento direto dos valores e oficiou o Ministério Público do Trabalho (MPT). Sobre os aspectos de segurança, ressaltou a aquisição de um novo gradil, mais resistente, que reduziu o furto dos cabos.

2.5. Fernando Rodrigues - Diretor Técnico da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal:

Informou que hoje operam dezesseis subestações retificadoras, uma subestação de manutenção, com um pico de operação de vinte e quatro trens. Sobre o tópico da energia elétrica, destacou que é necessário que o fornecimento acompanhe as expansões da linha metroviária e a manutenção dos headways. Assim, a modernização do sistema de energia deve acompanhar os processos de modernização dos sistemas de proteção e controle – para os quais há contrato vigente; a atualização já foi aplicada ao Centro de Controle Operacional. Trata-se de um sistema com protocolo aberto, que permite comunicação com outros sistemas. Já existem, atualmente, três subestações modernizadas (retificadoras de Ceilândia) e está em andamento um novo projeto, para instalar novos ramais em Samambaia. Além disso, novos pontos de entrada estão sendo discutidos. Estão buscando a migração para o mercado livre de energia, que hoje é adquirida da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL); mas isso não é uma obrigação legal, pois a energia pode ser

adquirida de Furnas, de leilões na Bolsa de Valores etc. O custo atual da energia elétrica é de R\$ 6,5 milhões por mês para alimentar o sistema; os cabos utilizados já contam com vinte, trinta anos de uso, e necessitam de substituição para confiabilidade. Buscam estratégias para a independência dos fornecedores de energia – uma ação a ser implementada a longo prazo.

2.6. Demais participantes:

- **Dênio Moura (Promotor Titular – 1ª PROURB – MPDFT):** Sugeriu que o mesmo tipo de reunião seja realizada no processo de revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU). Destacou que, muito embora não caiba ao Ministério Público opinar sobre o melhor modal, pois isso configura mérito administrativo, cabe ao órgão assegurar a efetiva participação da sociedade neste processo e, para que isso aconteça, é preciso haver transparência, em especial um comparativo entre os transportes sobre trilhos e o sobre pneus, elencando quais os custos, fatores, graus de comodidade, durabilidade etc. Assim, solicitou a disponibilização dessas informações, bem como dos meios de participação. Lamentou a ausência da SEMOB/DF e destacou que essa discussão deve ser abordada na revisão do PDTU. Observou, ainda, que a maioria dos problemas decorre da falta de planejamento e que deveria haver uma análise jurídica sobre a situação da empresa que primeiro forneceu os carros, para que seja obrigada a garantir seu pleno funcionamento.
- **Alda Lúcia Fernandes (Presidente da Diretoria Executiva da FENAMETRO - Federação Nacional dos Metroviários):** Destacou os conhecimentos do presidente da CTMU sobre a temática. A participante destacou a importância do modal para transportar os trabalhadores, proporcionar acesso à cidade e promover a ideia da tarifa zero. No metrô de Belo Horizonte, a privatização teve consequências desastrosas, resultando em demissões em massa e na diminuição na quantidade de passageiros transportados, pois o usuário foi retirado do sistema e houve aumento na tarifa. Concluiu que o transporte público não deve visar lucro, por isso lutam contra a privatização. Defendeu, ainda, que seja realizado um plebiscito para apurar a opinião popular sobre uma eventual privatização.
- **Tânia Viana (Secretária-Geral da Diretoria Executiva da FENAMETRO - Federação Nacional dos Metroviários):** Já participou de muitas audiências e reuniões sobre planejamentos, mas isso jamais se reverteu em ações em prol dos funcionários e usuários. Citou exemplos de falta de segurança e estrutura: as péssimas condições da sala técnica do terminal de Ceilândia e o incêndio na estação Taguatinga Sul. Afirmou que os servidores e a população não são ouvidos pelos gestores, ocasionando um quadro de falta de segurança, de estrutura e de manutenção. Salientou, por fim, a relação interpessoal que os trabalhadores mantêm diariamente com os passageiros.
- **Victor Queiroz:** Afirmou que a expansão do metrô parece não contemplar o constante crescimento populacional do Distrito Federal e sua região metropolitana; as obras de infraestrutura viária beneficiam o modal sobre pneus, que é de média capacidade e se tornará insuficiente perante a demanda existente. O transporte sobre trilhos atua enquanto impulsionador econômico, para atrair investimentos; funciona também como impulsionador cultural, propiciando uma maior ocupação da cidade, qualidade de vida e menor tempo nos trajetos para a população.
- **Manoel Messias (Vice-Presidente Distrito Federal - Diretoria Executiva da FENAMETRO - Federação Nacional dos Metroviários):** Abordou a importância da gratuidade integral no transporte público, pois concretiza um direito social de status constitucional; além disso, o aumento nas atividades econômicas resultaria em um maior retorno financeiro ao Estado. Os usuários valorizam o sistema e a atuação dos empregados públicos, e necessariam mais caso houvesse uma melhor infraestrutura.
- **Wesley Ferro (Secretário Executivo do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte - MDT):** Defendeu uma rede multimodal para que os cidadãos possam escolher. Afirmou que todos os projetos de transporte sobre trilhos no Distrito Federal promovem integrações perversas, para

aumentar o tempo de viagem, o que os usuários não querem. O Plano de Desenvolvimento do Transporte Público Sobre Trilhos do Distrito Federal (PDTT/DF) concluiu que um projeto de trilhos na Asa Norte teria demanda muito pequena, que poderia ser atendida por outro modal. Assim, o representante do MDT defendeu a qualificação do sistema já existente e propôs a exploração comercial das áreas do entorno das estações para financiar o sistema do transporte público, pois depender apenas do orçamento público é um risco.

- **Luíz Soares (Vice-Presidente Pernambuco - Diretoria Executiva da FENAMETRO - Federação Nacional dos Metroviários):** Considerou as discussões colocadas como ultrapassadas, a exemplo do sucateamento, do canibalismo etc. Salientou que não há propostas para o presente; nessa linha, defendeu a realização de um novo concurso público. Destacou que é necessário dedicar um olhar especial para o modal metroferroviário, pois é movido por energia limpa; não há sinistros; não ocorrem congestionamentos; as viagens são mais rápidas; assim, concluiu que os ganhos serão maiores que os investimentos. Sobre os custos e a vida útil das peças, entende ser preciso mudar a forma de contratação; encerrou afirmando que os processos de privatização no Brasil não têm resultados positivos.
- **Carlos Alberto Cassiano Silva (Adjunto da Secretaria de Assuntos do Meio Ambiente - Diretoria Executiva da FENAMETRO - Federação Nacional dos Metroviários):** O participante argumentou que os custos das sinalizações e das paradas não são incluídos nos custos do transporte rodoviário. No que concerne ao metrô, este nunca fez estudos de externalidades para aferir suas vantagens em relação aos investimentos. O metrô no Distrito Federal foi sendo expandido sem que houvesse a contratação de mais empregados, sobrecarregando os trabalhadores, o que ocasionou diversas greves e insatisfação generalizada. Deve haver um subsídio, pois a maioria dos usuários é formada por pessoas de baixa renda; assim, se houvesse tarifa técnica para o metrô, não haveria prejuízo - assim como ocorre com as empresas concessionárias de ônibus.
- **João Costa (assessor de relações governamentais da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTrilhos):** Reforçou a disponibilidade da associação para apoiar os trabalhadores do transporte sobre trilhos, ressaltando sua importância para a mobilidade urbana no Brasil.
- **Carlos Penna (ex-coordenador do Metrô/DF):** O Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) de 2011 se contrapôs à proposta do grupo executivo de transportes públicos metrô e ferrovias. As ideias iniciais abarcavam a ampliação de 3 para 4 linhas do metrô, incluindo um monotrilho na Asa Norte; destacou que é viável o alcance do metrô na Asa Norte e na Asa Sul - regiões com alta demanda e pontos importantes de passagem. Informou que o custo internacional é de 60 milhões de dólares por km subterrâneo construído (incluindo a estação); na superfície, o custo é de 100 a 120 milhões de dólares por km construído. Opinou que 2 km no trecho Samambaia/Ceilândia não agrega; os estudos anteriores indicavam um alcance até a divisa com Águas Lindas e Santo Antônio do Descoberto, abarcando mais de cem mil pessoas diariamente. As expansões para Samambaia e Ceilândia não acarretarão desapropriações, o que caracteriza um custo baixo; Criticou o sistema BRT, afirmando ser deficitário ao concorrer com o metrô, que é mais barato. No metrô, é possível emitir notas fiscais - o que não ocorre no sistema BRB ou nos ônibus. Destacou que os planejamentos feitos no passado na Companhia foram deixados de lado, pois havia a previsão de 45 trens e 1.600 empregados em 2010; em 2025, haveria 60 trens; por fim, argumentou que a tarifa zero é viável apenas se as empresas forem públicas. Por fim, entende que é necessário resgatar a importância do transporte metroviário na revisão do PDTU, tendo o ônibus uma função subsidiária.
- **Neiva Lopes (Secretária de Comunicação e Mobilização - Diretoria Colegiada do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários do Distrito Federal - SINDMETRÔ/DF):** Ressaltou a preocupação com a segurança dos empregados e dos usuários do metrô, pois não há investimento nas estruturas, ocasionando situações extremas, como incêndios. A expansão das estações e o aumento da malha viária demandam aumento de pessoal, por isso, defendeu a realização de um novo concurso público.

3. Encaminhamentos:

- Encaminhar questionamentos sobre o consumo da energia elétrica: qual a carga energética; qual percentual adquirido é usado, de fato; quais as perspectivas de abertura de mercado para a aquisição deste insumo?
- A compra de novos trens será feita sem a tecnologia necessária para a substituição e manutenção? Existe a possibilidade de adquirir a tecnologia como um todo?

Brasília, 04 de novembro de 2024.

THAINÁ RIBEIRO

Analista Legislativa - Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

FERNANDA AZEVEDO

Secretária da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDA DE AZEVEDO OLIVEIRA - Matr. 23779**, Secretário(a) de Comissão, em 05/02/2025, às 11:34, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Código Verificador: **1905677** Código CRC: **576C89E0**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 1º Andar, Sala 1.14 - CEP 70094-902 - Brasília-DF - Telefone: (61)3348-8822
www.cl.df.gov.br - ctmu@cl.df.gov.br

00001-00039043/2024-32

1905677v6