



RELATÓRIO

Relatório da 3ª Reunião Técnica de 2025 - dedicada a debater o processo de modernização energética, a compra de trens, o quadro de pessoal e a infraestrutura do Metrô-DF

Este relatório apresenta um panorama das discussões e encaminhamentos feitos durante a 3ª Reunião Técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CTMU, realizada no dia 18 de junho de 2025, às 10h, na Sala das Comissões Dep. Juarezão, Térreo Superior da CLDF, para debater o processo de modernização energética, a compra de trens, o quadro de pessoal e a infraestrutura do Metrô-DF. À mesa, estiveram presentes o Presidente da CTMU, Deputado Max Maciel e o Diretor Técnico do Metrô, Fernando Jorge Rodrigues.

1. Introdução:

Desde o biênio anterior, a presidência da Comissão tem empreendido esforços no sentido de enfatizar as necessidades estruturais e de pessoal do Metrô/DF. Já foram encaminhadas representações ao Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF), bem como Ofícios solicitando informações à própria Companhia. Entretanto, em 2025, foram amplamente noticiados episódios de extrema lentidão no funcionamento dos trens e alagamentos nas vias do metrô. Também recebemos, frequentemente, diversos relatos dos passageiros usuários com denúncias e reivindicações acerca de incidentes e problemas no transporte metroviário.

É digno de nota, ainda, que o mandato desta presidência destinou recursos à estruturação do Metrô em diversos aspectos, por meio de emendas parlamentares, que possibilitaram a aquisição dos painéis de LED para as estações e de equipamentos para o corpo de segurança (a exemplo de câmeras corporais, drones e veículos); os investimentos foram convertidos, portanto, em melhorias diretas e concretas para a população usuária do transporte metroviário, bem como para os metroviários. Nesse contexto, considerando todas essas variáveis e complexidades acerca do tema, a CTMU convidou a presidência, os Diretores de Manutenção e Operação, Financeiro e Comercial e Técnico da Companhia (sendo que apenas este último compareceu).

2. Discussão:

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

O Presidente da Comissão pontuou que já tinha encaminhado questionamentos por ofício à Companhia e algumas permaneciam sem resposta. O parlamentar informou que o Metrô-DF tem adquirido uma frota de 15 novos trens para atender a expansão da rede metroviária e, ao final, o transporte metroviário tenha a capacidade de transportar 450 mil passageiros por dia. Questionou, nessa linha, se os 15 trens substituirão os trens defeituosos (praticamente parados, sem manutenção ou danificados), ou se serão acrescidos à frota (aos 32 já existentes). Atualmente, há 17 carros rodantes e 3 carros parados, em manutenções permanentes. Existe um volume considerável de trens que pararam de rodar, pegaram fogo, foram danificados, sofreram acidentes, não têm peça de reposição.

A apresentação da Audiência Pública realizada pelo Metrô detalhou as principais

especificações técnicas e inovação da frota, bem como as atualizações de melhorias planejadas no sistema de sinalização e controle da rede metroviária. As características gerais dos trens são: a alimentação elétrica de 750 volts; todos os 16 eixos do carro são motorizados; o peso total é de 154,36 toneladas; a capacidade máxima de passageiros é de 1.622; há 174 assentos; a ocupação prevista é de 10 pessoas por m²; a velocidade máxima é de 100 km/h, mas a operação atual é de 80km/h. Cada trem possui 6 carros com 4 eixos motorizados por carro, com um total de 24 eixos.

Questionou acerca da estrutura da estação, que comporta um trem com 4 carros (um dos menores do Brasil); no caso da adoção de um trem com 6 carros, 2 ficariam fora da margem do planejamento. Destacou as inovações dos carros a serem adquiridos, em especial o ar condicionado e a utilização de baterias modernas, que suportam sistemas vitais de até 60 minutos em caso de falhas e o sistema de portas elétricas com sensor de segurança, que impede que o trem opere com as portas abertas ou obstruídas; além da oferta de treinamentos teóricos e práticos para a equipe. Ressaltou a observação no sentido de que não havia referência à empresa fabricante do trem. Por isso, o parlamentar questionou se haverá uma licitação específica ou se a companhia pode adquirir as peças diretamente no mercado. Embora haja no contrato a garantia de manutenção e compra, é importante assegurar as peças sobressalentes. Também levantou o aspecto da entrega de tecnologia para o sistema metroviário. Informou que a estimativa de futuro é a manutenção do modelo atual de operação dos trens, com a atualização de equipamentos compatíveis com a frota existente, mas com menor capacidade de geração de dados em tempo real e menor flexibilidade nas falhas.

Conforme o planejamento exposto na mencionada Audiência, ocorrerá a entrega dos projetos executivos em até 18 meses, após a assinatura do contrato; a entrega dos primeiros trens em 24 meses; e a 1 entrega por mês, até o 15º trem, de modo que a entrega da frota esteja completa em 36 meses. Haverá garantia de 24 meses, com operação assistida e assistência técnica integral. O tempo total estimado para a conclusão desse processo é de 60 meses. Conforme as informações do Diretor Técnico, o presidente da Comissão inferiu que serão, de fato, 15 novos trens, cada um ao custo de R\$ 60 milhões. Nesse contexto, questionou qual seria o valor necessário para modernizar a Série 1000.

Informou que a modernização de um trem envolve manter a carcaça, trocar o material rodante e a tecnologia embarcada para atender às novas atualizações (a exemplo da sinalização e da energia). Destacou que os trens da série 1000 são pouco utilizados nos outros países. Para que o transporte metroviário atenda a Região Administrativa de Samambaia, o custo estimado é de R\$ 319 milhões. Ceilândia ficaria em torno de R\$ 450 milhões. Não há cálculo de custo para a expansão até a Asa Norte. Para terminar a expansão em Samambaia e Ceilândia, são necessárias, aproximadamente, 7 novas subestações retificadoras. Destacou sua preocupação em garantir uma adequada estrutura para a expansão do modal, a exemplo de drenagens (que cabem à Novacap) e da gestão de vias já adensadas, com grande circulação de pessoas e automóveis, assim como moradias. Solicitou o envio à Comissão, para que fosse disponibilizado na página institucional, dos mapas e demais documentos de planejamento das obras, viadutos e demais ligações que serão construídas. Comentou a importância de que o estudo realizado sobre a expansão alcance o final da Asa Norte, em especial para estimativa de valores.

Indagou se as modernizações recentes da Companhia, abarcando cabeamento e sinalização, consideraram a aquisição dos 15 novos veículos. Também questionou sobre a possibilidade de a Companhia ter sua própria central energética, para poder fazer o leilão de compra de energia e não depender de uma única fornecedora, com a possibilidade de adquirir diretamente da Usina de Furnas (havendo economicidade). Salientou que a comissão constatou que 8 subestações retificadoras que foram modernizadas apresentaram algumas falhas. Todas as vezes em que era realizada uma modernização, havia um superaquecimento e surgia um novo problema. Indagou se, para as próximas modernizações, já existe o cálculo para evitar essas falhas.

Em uma Reunião Técnica anterior, foi mencionado um prazo para o início deste ano no qual o Metrô deveria apresentar uma estimativa mínima de custo para a modernização da série 1000. É

fundamental que o Metrô não espere a chegada dos 15 novos trens para então iniciar a modernização dos outros. Em 1990, havia uma estimativa de que a Companhia teria 60 trens. Mesmo com a aquisição dos novos 15 trens, chegariam a 47, o que ainda está longe do plano inicial. Destacou que já se passaram mais de 20 anos desde a aquisição de 10 trens da série 2000 e cerca de 30 trens da série 1000. Informou que, em virtude de questões jurídicas, a empresa Alstom não comercializava mais as peças sobressalentes, de modo que ocorriam diversos problemas atinentes à sinalização. Questionou se isso havia sido superado. O Presidente levantou mais questionamentos acerca da abertura de novas estações, bem como sobre as fontes de financiamento (PAC, BNDES, Caixa); sinalizou que realizaria visitas às obras no mês de setembro, inclusive por se tratar do mês da mobilidade.

Questionou sobre os aspectos referentes ao pessoal da Companhia, em especial sobre o novo concurso a ser promovido, cuja minuta estaria pré-pronta (no contexto do qual houve discussões junto ao Ministério Público do Trabalho e ao Tribunal de Contas do DF), bem como sobre o novo plano de cargos e salários, destacando que, hoje, há 1.200 funcionários no Metrô e uma vacância de 300. Salientou que muitos empregados públicos estão saindo de seus postos. Existem postos de trabalho que não são mais ofertados no mercado de trabalho atual (a exemplo dos operadores de controle, cuja formação é bastante específica). Os funcionários atuais estão sobrecarregados. Conforme o Deputado, de acordo com estudos da Comissão, caso o Poder Executivo tivesse suplementado o orçamento do Metrô em R\$500 milhões, no período de sete anos, já estaria concluída a compra dos 15 trens e a expansão em Samambaia e Ceilândia.

O novo certame para admissão de pessoal será cobrado junto à Secretaria de Planejamento. É necessário valorizar os servidores para ter um sistema eficiente e equilibrado. Isso foi debatido junto à Companhia, para inserir na LDO o acréscimo de cargos e salários. O Metrô garantiu que a Secretaria de Planejamento já tinha feito um compromisso e que, por isso, não seria necessário. Solicitou que o Metrô mantivesse a CTMU informada de todos esses andamentos, com o envio dos relatórios técnicos respectivos. Salientou as denúncias sobre o funcionamento das escadas rolantes das estações e questionou sobre o prazo para troca dos equipamentos e um panorama de suas condições atuais. Alertou para o aumento do volume de passageiros em Samambaia, em razão do adensamento populacional, o que gera superlotação e falhas nas vias (por ação humana, furto de cabos), o que faz com que o trem opere em velocidade reduzida.

Questionou se o projeto de implementação de um sistema de sensores em toda a rede com videomonitoramento (para evitar esses furtos) havia avançado. Também perguntou se a falta de refrigeração necessária nas salas de controle havia sido sanada. Possibilidade da implementação de ATM nos terminais autogerenciados para a aquisição de bilhetes e recargas. Para os novos 15 trens, há uma estimativa de 1.622 passageiros por trem, 154 assentos e uma previsão de 10 pessoas por metro quadrado. Isso não foi bem recebido e foi questionado pela equipe técnica. Também foi objeto de questionamentos o *gap* de um trem para o outro entre picos e a manutenção do espaço reservado para as bicicletas. Destacou que, no projeto original, havia a previsão de receitas acessórias ao Metrô, como a exploração de mídia, de lojas e das linhas alimentadoras. Destacou a defesa dos zebrinhas em Ceilândia e Samambaia, para alimentar o metrô; os circulares devem servir como complementação, base para levar o público ao sistema. Indagou sobre o andamento desses processos, argumentando que, na minuta de uma possível concessão, é previsto que a empresa teria condição de fazer tal exploração, inclusive ganhando as linhas alimentadoras, algo que o Metrô ainda não tem.

2.2. Diretor Técnico do Metrô, Fernando Jorge Rodrigues:

O Diretor Técnico destacou que o Governo do Distrito Federal vem fazendo incentivos significativos na gestão da companhia, nas áreas de manutenção, pessoal e de investimentos. Esclareceu que 15 novos trens serão adquiridos (ou seja, não substituirão os trens da frota da Série 1000 ou 2000), totalizando, ao final, 40 trens; hoje, a frota é de 24 trens. Nesse contexto, será

realizada uma parada programada, principalmente dos trens da Série 1000, que passarão por um processo de modernização. Dos trens que sofreram danos em razão das chuvas torrenciais do início do ano em Ceilândia, 1 já foi recuperado e está em circulação; e há um segundo com previsão de voltar à operação dia 30 de junho. Assim, entre o final de junho e início de julho, estima-se que haverá uma frota de 25 trens disponíveis.

O Diretor informou que não há como fazer uma aquisição com 6 carros (embora já tenham sido realizados estudos sobre o assunto); assim, serão comprados 15 trens, com 4 carros; há uma tolerância de comprimento justamente em virtude do tamanho da plataforma, que possui entre 87 e 88 metros; cada trem não pode possuir mais de 4 carros. Sobre o processo de modernização, aduziu que, no prazo aberto pela Companhia, foram coletadas mais de 20 contribuições, em sua maioria de usuários – a população do Distrito Federal. Tais informações serão analisadas pela equipe interna do Metrô-DF da área de projetos e serão disponibilizadas no *site* da Companhia, publicadas no Diário Oficial e encaminhadas para a Comissão. Sobre a licitação a ser deflagrada, afirmou que o modelo, inicialmente, será internacional (poderá, inclusive, ser por contratação direta, não está definido), no qual haverá a possibilidade de qualquer fabricante apresentar a oferta, bem como a obrigação contratual de todo o protocolo ser aberto para que haja a possibilidade de realizar as necessárias configurações, ajustes e integrações necessárias com os demais sistemas. A licitação custará em torno de R\$ 60 milhões, valor já cadastrado no PAC, no âmbito da mobilidade e no Renova Frotas. Com relação à entrega da tecnologia dos sistemas, a empresa contratada deverá fornecer, além dos sobressalentes, dos treinamentos, do comissionamento, da garantia e da assistência por um período, o protocolo de comunicação de todos os *softwares* de sistemas; em razão do segredo industrial, não é possível passar a tecnologia em si dos sistemas. No entanto, é necessário que os sistemas tenham protocolos para que possam conversar, no futuro, com sistemas de fabricantes diferentes, a fim de que haja uma integração entre eles. Hoje, o protocolo é fechado. Ressaltou que não sabem o valor final da modernização de um trem.

Afirmou que o contrato da expansão do modal para Samambaia está em andamento, e que há aportes financeiros todos os meses para a continuidade das obras, sendo que o valor inicial do contrato é de R\$ 319 milhões. Parte de drenagem inicial, que é a construção do emissário, também está sendo feita pelo consórcio contratado pelo Distrito Federal. Não é possível tratar a expansão para Ceilândia com o mesmo olhar dedicado à expansão de Samambaia, pois em Ceilândia trata-se de uma área tombada, cuja execução é muito mais complexa. Samambaia tem uma linha semienterrada – muito parecida com a de Águas Claras –, mas Ceilândia será entrincheirada – muito semelhante à da região do Guará. Não está sendo tratada ainda, neste momento, no âmbito da Diretoria Técnica, a expansão até a Galeria do Trabalhador. Será feita uma entrada de energia para melhorar a equalização do sistema, do fornecimento de energia, no Trecho Hípica, próximo ao Parque das Aves. Na junta SR 5, haverá um novo painel de entrada, que se ligará à subestação primária da Neoenergia no Trecho Hípica. São 8 subestações concluídas, sendo que 1 está em andamento e, nos próximos 20 a 25 dias, deverá ser concluída. Em cada expansão, haverá 2 novas subestações. Então, haverá 2 novas subestações em Samambaia e 2 em Ceilândia. A primeira etapa é a modernização do sistema de proteção e controle, que já está em andamento. A segunda é a adequação dos medidores de energia. Será realizada a troca dos cabos que interligam as entradas de energia até as subestações primárias (cabos que foram instalados na época da construção do metrô). Há 3 estações primárias da Neoenergia. Uma no centro de Brasília, localizada atrás do Corpo de Bombeiros, próximo às vias L2, L4; outra em Águas Claras; e mais uma estação em Ceilândia. Trata-se de 7 quilômetros. O custo mensal com energia é entre R\$ 4,5 e R\$ 5 milhões.

Concluída a adequação dos medidores, a próxima etapa será a migração para o mercado livre de energia - que pode até ser da própria Neoenergia, se houver oferta de uma tarifa menor. A aquisição da energia seria diretamente de Furnas ou de outra fornecedora, mas haveria um sistema próprio. A quarta etapa seriam as entradas de energia de Samambaia e Ceilândia. Por último, já iniciaram, ainda que de forma preliminar, as discussões para migrar para a alta tensão, o que seria construir as próprias subestações primárias e operar no sistema de 138 kilovolts, garantindo um

fornecimento de energia independente. Hoje, estima-se que o custo por subestação primária esteja entre R\$ 40 milhões e R\$ 50 milhões, aproximadamente. Já iniciaram tratativas e, dentro da expansão em Samambaia, nesse ponto de alimentação novo, há possibilidade de fazer a instalação com uma primária. Ainda não é possível precisar a nova quantidade de subestações primárias que serão necessárias. No âmbito da modernização do sistema de proteção e controle, o projeto foi todo feito com base nas normas técnicas vigentes da ABNT. Embora algumas estações tenham saído do ar por alguma falha, constataram que era necessário apenas de um pequeno ajuste, pois há variações nos níveis de tensão. A última ocorrência foi na SR 8, próxima ao final de Águas Claras, que foi totalmente recuperada pela empresa e passou por um período de testes um pouco maior. Foram feitas todas as verificações e medições, com acompanhamento em todas as madrugadas por 15 dias – depois de concluída, sem ligar o sistema e só passando por testes. Foi nesse processo que verificaram não haver problemas, mas distúrbios na tensão. Está sendo averiguado se foi uma descarga atmosférica ou alguma falha em trens que estava em circulação, mas ainda não foi possível definir a real causa. A tendência é que todas as SRs sejam concluídas e que não haja mais interferências operacionais com relação a elas.

A modernização dos trens da série 1000 já foi iniciada (inclusive de alguns subsistemas); após os incidentes do ano passado, foram feitas substituições de todos os disjuntores dos quadros e dos painéis elétricos, respeitando-se os *ranges* de fabricante do sistema, mas já com os disjuntores modernos, que têm uma abertura muito mais rápida – são mais sensíveis. Também foi feita a substituição dos bancos de capacitores. Está em curso o anteprojeto da estação Onoyama, e a expectativa é que esteja concluído este ano; havendo a captação de recursos, será possível promover a respectiva licitação. Saliu o comprometimento do Governo do Distrito Federal com o investimento no transporte sobre trilhos, há muitos anos não se fala em cifras como essas dentro do transporte sobre trilhos. Os trens foram cadastrados no BNDES, mas há a possibilidade de obter outras linhas de crédito, outras linhas de financiamento, e será considerada a mais vantajosa, a mais econômica. Hoje, Samambaia está incluída em um processo de financiamento pelo BNDES, aprovado internamente, e em discussão com a Secretaria do Tesouro Nacional. Existe o compromisso do Poder Executivo em fazer o aporte necessário para a continuidade da obra, assim como a de Ceilândia. Já existe a rubrica orçamentária da expansão Ceilândia, com previsão em PPA, LDO, LOA - entretanto, neste ano, o valor seria reduzido, pois a licitação ainda se encontra em fase de estudos iniciais. A adequação dos medidores vai ser feita 100% com dinheiro dos cofres do Distrito Federal. Além da construção do emissário de águas pluviais, já foi iniciada a construção de uma estação próxima à Quadra 111, em Samambaia.

Em março deste ano, a diretoria colegiada aprovou o encaminhamento à Secretaria de Economia do pleito para o novo concurso. Hoje, na Secretaria de Economia, nas suas subsecretarias e demais áreas, está em análise esse pleito para a realização do concurso público a fim de suprir as vagas necessárias. Após esses trâmites, deve ser autorizado o concurso público (o que possivelmente ocorrerá ainda neste ano), sendo definidas a banca e elaborado o edital. Já existe uma previsão na LDO de vagas em concurso público para o Metrô, e o próximo passo será incluir, na LOA de 2026. Hoje, na LDO, existe a previsão de 170 a 190 vagas. É necessário suprir a elevada vacância, tendo em vista as novas estações e a necessidade de melhoria da qualidade da prestação do serviço.

Sobre as denúncias que chegam ao conhecimento da Comissão, pontuou que algumas estações são suscetíveis a ter problemas um pouco maiores com as escadas rolantes e elevadores. Na região de Ceilândia, em razão das chuvas que ocorreram, uma estação foi alagada e as duas escadas rolantes ficaram comprometidas. Foram solicitadas as peças e equipamentos, mas todos são importados, então há dependência do fabricante, que têm sede na China, e leva-se um tempo até a fabricação, transporte e instalação dessas peças. Por esse motivo, algumas peças e equipamentos não são substituídos com celeridade. Informou não ter conhecimento sobre o número de equipamentos parados, pois não foram reportados problemas com escadas rolantes e elevadores. Acerca do sistema de monitoramento por sensores, a fase interna do processo de licitação está em vias de conclusão (inclusive, o termo de referência já foi assinado); já estão na fase

de análise da comissão jurídica, para que, depois de concluídas as análises e feitos os ajustes, caso sejam necessários, seja divulgada a licitação para esse monitoramento, a partir de um contrato de prestação de serviços, diferente da aquisição do equipamento. Assim, solicitarão à empresa o monitoramento nos locais críticos, em tempo integral. O modelo foi escolhido para que a remuneração esteja condicionada ao adequado funcionamento. A expectativa é que esteja em funcionamento no segundo semestre deste ano. Nesse sistema, se houver anomalias na cerca ou no muro que possam ser identificadas como possíveis invasões, haverá a indicação da zona, região e da câmera mais próxima, que será conectada ao centro de controle de monitoramento (que será criado). O operador vai refinar o *zoom* para identificar do que se trata. Também serão colocados alto-falantes; assim, se o centro de controle identificar um possível invasor, haverá alertas.

Já promoveram a licitação para contratar uma empresa para fornecer e instalar os aparelhos de ar-condicionado; já foi iniciada a substituição desses equipamentos de todas as salas técnicas e operacionais nas estações, para dar o conforto térmico para os empregados, e no galpão de manutenção, onde é necessário haver uma refrigeração por conta dos equipamentos. O estudo sobre as máquinas de ATM ainda não foi finalizado, mas estão sendo implementadas tecnologias para a aquisição de passagens, visando ampliar cada vez mais o acesso e facilitar o pagamento. Em paralelo, estão sendo desenvolvidos estudos sobre os autoatendimentos. É importante frisar que sempre haverá a figura do empregado em seu guichê para vender os bilhetes. Houve diversos episódios de assaltos à estação (quando o pagamento era feito em dinheiro) e, com outros métodos de pagamento, isso é inibido. Hoje, já há estações que praticamente não recebem valores em espécie e serão colocados vidros à prova de bala nas bilheterias (conforme a licitação para a reforma já finalizada). A concretização de tais medidas deve ocorrer no segundo semestre.

Pontuou que a quantidade estipulada de 10 pessoas por metro quadrado é um parâmetro de carregamento utilizado para fazer o cálculo, por exemplo, do ar-condicionado, do sistema de frenagem, entre outros. Se dimensionarem uma capacidade menor e, por ocasião de algum evento, houver sobrecarga do sistema, o trem não vai parar. Se projetarem uma capacidade menor – 6 ou 5 pessoas por metro quadrado – e, em um evento desse, houver lotação máxima do carro, no caso de uma frenagem de emergência, o carro não vai parar; o sistema de aceleração é AW4; a sigla AW5 significa 10 pessoas por metro quadrado; quando diminui o carregamento para a aceleração, ou seja, a potência dos motores, automaticamente diminui o custo daquele trem.

Com relação aos assentos, hoje já está definido que eles são prioritários. O carro exclusivo vai continuar com os novos trens, assim como será permitida bicicleta no último carro. O *headway* hoje é de cerca de 4 minutos. A perspectiva é chegar a menos de 180 segundos, menos de 3 minutos. Não está definido o sistema de sinalização; todos os 15 trens virão com cabines, para manter a figura do piloto da mesma forma. Apesar de ser um sistema seguro e moderno, ainda estão priorizando a presença do piloto nos trens. O Metrô deve focar em todos os tipos de receita que puder ter, seja tarifária ou extratarifária. Já há a previsão de que os 15 novos trens venham com painéis de LED, para possibilitar a exploração comercial dessa tecnologia, além da divulgação de mensagens e avisos institucionais. Os fabricantes estão fornecendo as dimensões, as quantidades, e tudo isso será devidamente analisado, para, ao final, chegarem ao número de painéis por carro. Hoje, o Metrô possui contratos de plotagem dos trens que ainda estão em vigor. Também há exploração comercial em algumas estações; há outros projetos em andamento, como a exploração da faixa de domínio, que ainda está caminhando.

3. Encaminhamentos:

- Acompanhamento do processo de elaboração do edital para o novo concurso;
- Acompanhamento da expansão do metrô para a Região Administrativa de Samambaia;
- Instalação dos aparelhos de ar-condicionado (chegar junto ao Sindicato?);
- Instalação e funcionamento do sistema de vigilância;

THAINÁ RIBEIRO
Analista Legislativa (CTMU)

FERNANDA AZEVEDO
Secretária da CTMU



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDA DE AZEVEDO OLIVEIRA - Matr. 23779, Secretário(a) de Comissão**, em 11/09/2025, às 17:20, conforme Art. 30, do Ato da Mesa Diretora nº 51, de 2025, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 62, de 27 de março de 2025.



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: **2220716** Código CRC: **835D44FD**.

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

2220716v80