

L I D O
Em. 06/03/12
DAS 12079
Assessoria de Plenário

MENSAGEM

Nº 082/2011 – GAG


Brasília, 02 de março de 2012.

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal,

Submeto à apreciação dessa Casa Legislativa, o anexo Projeto de Lei, que tem por objetivo dispor sobre a Política de Mobilidade Urbana e fixar diretrizes para a regulamentação dos Serviços de Transporte Público Coletivo no âmbito do Distrito Federal.

A medida se justifica com o advento da Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes nacionais para a Política de Mobilidade Urbana, criando a necessidade de regulamentação da matéria no âmbito distrital

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência e aos ilustres pares meus protestos de respeito e consideração.

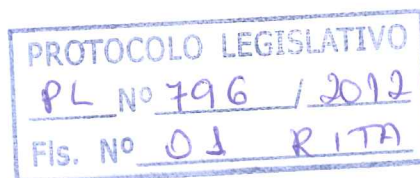

AGNELO QUEIROZ
Governador do Distrito Federal

A Sua Excelência o Senhor

Deputado PATRÍCIO

Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal

NESTA





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

PL 796 /2012

PROJETO DE LEI Nº. _____, DE 2012. (AUTORIA: PODER EXECUTIVO)

Dispõe sobre a Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Das Disposições Iniciais

Art. 1º A Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal segue os preceitos estabelecidos na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com vigência a partir de 13 de abril de 2012.

Parágrafo único. A Política de Mobilidade a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT/DF, aprovado pela Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e ao disposto no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, aprovado pela Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011.

Art. 2º A Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal tem por objetivo contribuir para o acesso universal no âmbito do espaço urbano e rural do Distrito Federal e do Entorno, com fundamento na articulação e eficiência dos vários modos de transporte e na qualidade ambiental e visando atender as exigências de deslocamento e a garantir, de forma sustentável e com ampla acessibilidade, as condições adequadas de mobilidade da população necessárias à realização das atividades que a vida moderna impõe.

Seção II Das Definições

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte, público e privado, utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas no âmbito do Distrito Federal e Entorno;

II – mobilidade urbana sustentável: o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visem proporcionar o acesso amplo e democrático no espaço urbano e rural, priorizando, de forma efetiva, os modos de transporte coletivo e não motorizados, sendo socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável;





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

III – acessibilidade: a humanização dos espaços públicos e dos serviços de transporte, mediante o estabelecimento de condições que possibilitem sua utilização com segurança, equidade, economia e autonomia total ou assistida;

IV – modos de transporte motorizado: modalidades de transportes que se utilizam de veículos com tecnologia automotiva;

V – modos de transporte não motorizado: modalidades de transportes que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI – modos de transporte ferroviário: modalidades de transportes que se utilizam de veículos com tecnologia ferroviária;

VII – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros, realizado por meio de veículos com tecnologia automotiva e ferroviária, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

VIII – transporte privado coletivo: serviço privado de transporte de passageiros, realizado por meio de veículo com tecnologia automotiva, para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

IX – transporte público individual: serviço público remunerado de transporte de passageiros acessível a toda população, provido por intermédio de veículos de aluguel com tecnologia automotiva para a realização de viagens individualizadas;

X – transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias realizado com tecnologia automotiva;

XI – transporte motorizado privado: transporte de passageiros com tecnologia automotiva utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

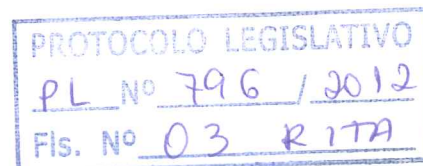
XII – transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo, realizado por meio de veículos com tecnologia automotiva ou ferroviária entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XIII – transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo, realizado por meio de veículos com tecnologia automotiva ou ferroviária entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XIV – Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF: serviços de transporte público coletivo de passageiros no âmbito do Distrito Federal, conforme disposto na Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

XV – poder concedente: Governo do Distrito Federal, por meio da Secretaria de Estado de Transportes;

XVI – órgão gestor: autarquia responsável pela gestão do STPC/DF.





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

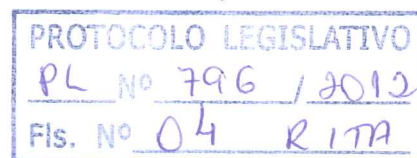
Seção III Dos Princípios, das Diretrizes e dos Objetivos da Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal

Art. 4º A Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – desenvolvimento sustentável do Distrito Federal e da região do Entorno, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal;
- VI – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- X – preservação de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade.

Art. 5º A Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I – articulação com as políticas públicas do Governo do Distrito Federal, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;
- II – adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;
- III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;
- IV – implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e Entorno;
- V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;
- VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

VII – fomento ao desenvolvimento e à implantação de novas tecnologias de gestão, operação e controle de transporte coletivo;

VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas;

IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres;

X – tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, por meio de instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo-se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

XI – regulação da oferta de vagas de estacionamento onde for necessária, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual ou privado, para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade;

XII – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

XIII – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

XIV – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Art. 6º A Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal possui os seguintes objetivos:

I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III – proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV – reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais;

V – redefinir o modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo;

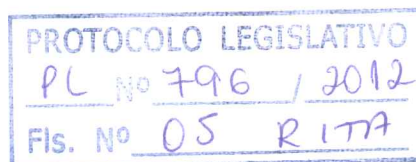
VI – desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte;

VII – reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo;

VIII – proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

IX – priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais;

X – aprimorar a gestão dos serviços do STPC/DF;





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

XI – apresentar soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 7º As diretrizes do STPC/DF seguem o estabelecido no PDTU/DF, na Lei nº 4.011/2007 e ao que dispõe esta Lei.

Art. 8º O transporte público coletivo é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Distrito Federal, na forma do art. 335 da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o art. 30, V, e art. 32, § 1º, da Constituição Federal.

Art. 9º O sistema de transporte coletivo deve ser planejado, coordenado e operado, assegurando aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano e rural.

Art.10. O sistema de transporte coletivo de passageiro compreende o conjunto de técnicas, meios, sistemas, serviços e infraestrutura utilizados racionalmente, de forma a promover a complementaridade, a integração e a priorização dos modos coletivos de transporte.

Art.11. A racionalização do sistema de transporte coletivo de passageiro é obtida por meio da integração física, operacional e tarifária, devendo ser estabelecida a partir do conjunto de procedimentos, tecnologias e infraestrutura que constitui o Sistema Integrado de Transporte – SIT/DF.

Art.12. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I – promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II – melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III – instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o PDOT/DF;
- IV – contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V – simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI – modicidade da tarifa para o usuário;
- VII – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes do STPC/DF;
- VIII – articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos no que tange o Entorno;





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

IX – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 13. O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo é estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do Poder Público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deve ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *superavit* tarifário.

§ 5º Caso o Poder Público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deve ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo Poder Público delegante.

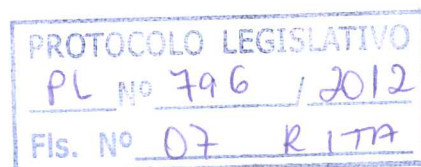
§ 6º Competem ao Poder Público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 7º. Compete ao Poder Público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 8º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço devem observar a periodicidade mínima estabelecida pelo Poder Público delegante no edital e no contrato administrativo e incluir a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 9º. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração têm periodicidade mínima estabelecida pelo Poder Público delegante no edital e no contrato administrativo e devem:

I – incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

II – incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários;

III – aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 10. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, pode realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O Poder Público pode, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deve demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 14. A contratação dos serviços de transporte público coletivo é precedida de licitação e deve observar as seguintes diretrizes:

I – fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II – definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III – alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV – estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente;

V – identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deve ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 12 e 13 desta Lei.

Art. 15. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, devem ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo Poder Público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 16. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, devem ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo Poder Público concedente, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Art. 17. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o Poder Público delegante deve realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, e, quando abranger o Entorno pode realizar diretamente ou por delegação ou gestão associada, na forma da legislação de regência vigente.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 18. São direitos dos usuários do Sistema de Mobilidade Urbana do Distrito Federal, sem prejuízo dos previstos na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I – receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II – participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III – ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais;

IV – ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema de Mobilidade Urbana, conforme a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços têm o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I – seus direitos e responsabilidades;

II – os direitos e obrigações dos operadores dos serviços;

III – os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

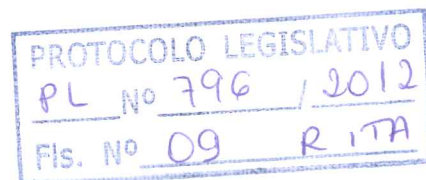
Art. 19. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal deve ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I – órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II – ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana do Distrito Federal ou nos órgãos com atribuições análogas;

III – audiências e consultas públicas;

IV – procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 20. São atribuições do Distrito Federal:

I – prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público de caráter urbano, semiurbano e intermunicipal no âmbito do Entorno do Distrito Federal, em conformidade com a legislação de regência vigente

II – contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III – organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema de Mobilidade Urbana do Distrito Federal e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV – fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas no âmbito do Distrito Federal e Entorno;

V – fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei.

CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DO DISTRITO FEDERAL

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação do sistema de mobilidade devem contemplar:

I – a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II – a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III – a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos;

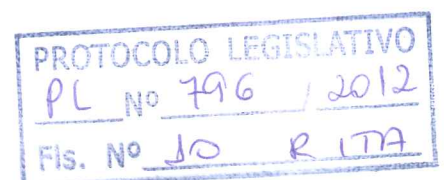
IV – a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas para o desempenho das funções de planejamento e de gestão do sistema de mobilidade urbana:

I – planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II – avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III – implantar a política tarifária;





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

- IV – dispor sobre itinerários, freqüências e padrão de qualidade dos serviços;
- V – estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI – garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários;
- VII – combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. O Distrito Federal pode utilizar, sem prejuízo de outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I – restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II – estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, com vistas a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política de Mobilidade Urbana;

VI – controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

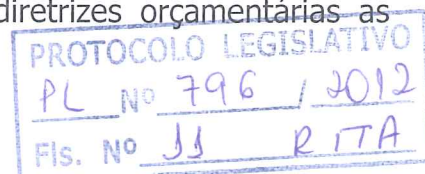
VII – monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII – convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Art. 24. O PDTU/DF é o instrumento de efetivação da Política de Mobilidade Urbana do Distrito Federal o qual contempla os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo, segundo suas possibilidades orçamentárias, financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, deve fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

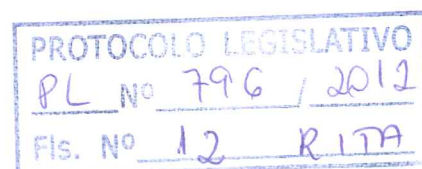
ações programáticas e instrumentos de apoio que a serem utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput deve ser acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 27. Esta Lei entra em vigor a partir de 13 de abril de 2012.

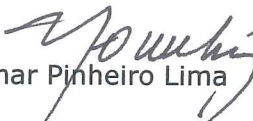
Art. 28. Revogam-se as disposições em contrário.



ASSESSORIA DO PLENÁRIO E DISTRIBUIÇÃO

Ao Protocolo Legislativo para registro e posteriormente, ao SACP para conhecimento e providências protocolares informando que a matéria tramitará em análises de mérito e admissibilidade na CEOF, CDESCTMAT e CCJ.

Em, 07/03/2012


Itamar Pinheiro Lima
Chefe da Assessoria

