

Nova Carta poderá incorporar o direito ao transporte

Reportagem Local e Sucursais

A futura Constituição irá definir uma política nacional para os transportes, explicitando o papel do Estado e da iniciativa privada no setor. Esta é a expectativa de autoridades, empresários, sindicalistas e técnicos que começam a discutir a questão e a levantar propostas específicas do setor para a nova Carta.

Em termos de princípios a serem consagrados pela Constituição, por exemplo, o atual secretário dos Negócios Metropolitanos de São Paulo, Almino Afonso, 54, observa a necessidade de se "elevar o transporte coletivo à categoria de um direito fundamental do homem". E explica: "Assim como as Constituições estabelecem o direito à vida, à liberdade, à escola pública e gratuita, à saúde, também o acesso ao meio de transporte se converte num condicionador do exercício de muitos direitos da cidadania. Por isso, uma futura Constituição deve declarar que o Estado tem o dever de garantir ao cidadão o transporte público e gratuito."

Para o novo ministro dos Transportes,

tes, Affonso Camargo Neto, 47, este é um "grande desafio". Ele não admite falar, no momento, sobre os pontos específicos do setor de transportes a serem tratados pela Constituição. Mas revela sua preocupação com o transporte urbano, especialmente nas metrópoles. Manifesta ainda simpatia pela implantação de metrô de superfície, como os já instalados em Porto Alegre e Recife, mas diz que só incentivará a extensão do programa às demais capitais do mesmo porte — Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, por exemplo — se for comprovada a sua viabilidade técnica e se a demanda assim o exigir.

Estado e empresários

Para o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Belo Horizonte, Clésio Soares de Andrade, 32, a questão do transporte urbano deve ser analisada em três diferentes ângulos, para que a Constituição defina normas para o setor: tarifário, institucional e de gerenciamento. No que se refere à tarifa, Soares de Andrade defende a isenção do imposto sobre serviços cobrado pelos municípios às empresas de transportes e, ainda, a isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM) para as compras de peças e chassis para os ônibus

urbanos. Ele calcula que a aplicação destas medidas significará uma redução de 12% das tarifas urbanas.

Quanto aos aspectos institucional e de gerenciamento, Soares de Andrade deseja que a Constituição defina com clareza o papel da iniciativa privada e do Estado no setor de transportes. A seu ver, hoje existe um grande conflito entre o empresário e o Estado, cada um interferindo no papel do outro, com prejuízo para o usuário. "Não podemos aceitar, argumenta, que empresas públicas explorem o transporte coletivo cobrando a mesma tarifa da iniciativa privada e, mesmo assim, apresentando déficit que, no final das contas, quem paga é o contribuinte. Mas também não queremos empresários tentando interferir no gerenciamento do transporte coletivo urbano, como também acontece". Para Soares de Andrade, a iniciativa privada deve operar todo o transporte urbano, inclusive os metrô e tróleibus, ficando o Estado com a responsabilidade de gerenciar o sistema através de um organismo com esta finalidade.

Quem discorda da tese é o presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes Metropolitanos de São Paulo, Cláudio Spicciati Barbosa, 27. Ele acredita que o debate da Constituição em torno

do problema dos transportes no País deve até mesmo passar pela discussão de uma proposta de estatização total dos meios de transporte urbano.

"O que é preciso é colocar em prática o princípio de que o transporte é um dever do Estado e um direito do cidadão", afirma o dirigente sindical. Defendendo "uma política de transportes que não seja voltada para as elites", Spicciati Barbosa lembra ainda a necessidade de "melhoria das condições de transporte nas capitais, principalmente nas periferias", e de "investimento em meios de transporte que utilizem a energia disponível em cada região."

Descentralização

O diretor-geral do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas, engenheiro Antônio Alberto Canabrava, 51, cuja indicação para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) é pedida por políticos mineiros de todos os partidos, acredita que os debates sobre uma nova política de transportes para o País, à luz da Constituição, devem privilegiar a descentralização da aplicação de recursos no setor, hoje a cargo do governo federal.

No caso específico do rodoviário, Canabrava observa que a situação dos DERs é de "pré-crisis", devido ao "centralismo exacerbado"

Secretário pede descentralização

Reportagem Local

O governo central deve traçar políticas gerais de transporte, mas cabe ao legislador definir princípios que impeçam a abusiva interferência da União no setor, deixando a Estados e municípios as soluções identificadas com as realidades regionais e locais. A tese é do secretário estadual dos Transportes, Adriano Murgel Branco, 53, para quem a descentralização da política de transportes no País é um dos pontos fundamentais para discussão na futura Constituição.

A descentralização a que se refere o secretário paulista envolve as questões portuária, aeroportuária, de construção rodoviária, de trânsito e de fixação de tarifas. "Frequentemente — diz Murgel Branco — criam-se órgãos para essas políticas, como é o caso da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que acabam sendo operacionais e gestores de recursos. E quando esses organismos são operacionais, frequentemente impõem soluções que não têm nada a ver com as realidades locais".

Para o ex-ministro Eliseu Rezende, 55, o ponto crucial da política de transportes no Brasil é a definição de uma política tarifária para o transporte urbano. O essencial é não onerar o trabalhador acima de suas possibilidades e um parâmetro, na opinião de Rezende, pode ser o índice que a lei determina como máximo para a transporte na composição do salário mínimo. "Este pode ser até um preceito constitucional e não pode ser visto na linha de se evitar subsídios", diz o ex-ministro.

Qualquer governo, para Rezende, deve ter um "enfoque puramente social" em relação ao transporte coletivo urbano. "As vezes o trabalhador pode economizar gastos na alimentação ou no vestuário, mas nunca no transporte. O trabalhador não tem como substituir o transporte público por sua própria energia. Portanto, metrô, trem, ônibus, devem ser subsidiados", defende o ex-ministro.

Já no caso dos transportes de cargas e de longa distância, diz Rezende, o usuário deve pagar pelos serviços que lhe são prestados (construção de estradas, de portos, de ferrovias etc).



A iniciativa privada quer metrô e tróleibus em suas mãos

Definir competências é fundamental

ROBERTO S. SCARINGELLA
Especial para o Folha

O transporte urbano é uma atividade de meio, e o seu planejamento deve se integrar no contexto do desenvolvimento urbano como um todo. Sendo seu mais potente indutor, o transporte urbano se constitui em parte ativa do processo de produção de bens e serviços.

Sendo uma atividade de interesse local na sua parte mais significativa, o transporte urbano de alcance metropolitano apresenta-se como parceira importante.

O setor apresenta uma série de distorções sistêmicas e, muitas vezes, resultado de uma legislação anacrônica e deficiente.

Uma competente ordenação institucional poderá agir como catalizadora e indutora de um processo de dar maior eficiência e organicidade à atuação dos três níveis de governo, com repercussões igualmente favoráveis na iniciativa privada e comunidade científica afetadas ao problema.

Quando, hoje, se analisa a atuação governamental nesse campo, identificamos, de pronto, como importante disfunção a sobreposição de atribuições e atividades, além de áreas cingidas de indefinição de competência que deveriam ser explícitas.

A superposição existente entre Geopet, Ebtu, Cbtu, Secretaria de Transporte Urbano, Denatran, são um exemplo no mesmo nível de governo.

Uma diretriz geral para esta ordenação deve ser inspirada na divisão clara das fases e campos de atuação na abordagem adequada do problema. O que compete ao governo, à iniciativa privada, aos órgãos de desenvolvimento tecnológico é uma questão básica. Outra seria a que níveis de governo competem as funções planejamento, a normatização, as opções tecnológicas, o projeto, a operação e manutenção do transporte urbano?

A experiência tem mostrado não ser viável prescindir da iniciativa privada na operação do transporte; que o poder público tem, em geral, operado com menor eficiência e, por vezes, uma maior qualidade de serviço, agravando o déficit de empresas públicas.

A não continuidade das opções tecnológicas, por parte do governo, e a não definição clara das soluções que devem ser privilegiadas com o apoio, tem desorientado o próprio governo, a indústria e os órgãos de financiamento da pesquisa tecnológica, dando como resultado uma grande irracionalidade de gastos.

O ministério dos Transportes deverá também abrigar o fórum de debates da questão tecnológica, convocando a indústria, as empresas operadoras públicas e privadas, os órgãos de concessão e permissão dos serviços de transporte, o Conselho Nacional de Energia, a comunidade científica, os órgãos afins dos outros ministérios assim como a STI, Secretaria de Tecnologia Industrial, do ministério da Indústria e Comércio, entre outras.

Caberá à Ebtu conduzir e formular, juntamente com a Secretaria de Assuntos Tecnológicos do ministério dos Transportes, a questão tecnológica, consubstanciada num Plano Nacional de Tecnologia.

Juntamente com a superposição de funções e atividades dos órgãos públicos, dentro de cada um dos três níveis de governo não existe uma definição formal adequada do que compete a cada nível.

Pela natureza de vocação de cada um destes níveis, deve caber à esfera federal uma articulação, a nível nacional, com os seguintes domínios:

- O Sistema Nacional de Transporte Urbano, articulado com a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.
- Exercer o planejamento, a nível nacional mais como catalizador e orientador das soluções regionais e

locais, do que na função de determinar detalhes de soluções de planejamento, operação, manutenção ou norma de projeto.

- A normalização é uma atividade que deve ser liderada por este nível governamental.
- Já se impõe à existência de um plano de tecnologia que informe os órgãos de financiamento como CNPq, BNDEx, Finep, Fipec, e as próprias universidades que muitas vezes, pela inexistência de tal orientação, acabam desenvolvendo pesquisas desenxajadas do momento e da verdadeira problemática atual e futura.
- Agir como indutor das soluções institucionais a nível estadual e local, sem, contudo, promovê-las diretamente, mas, dando orientação e apoio.
- Dirigir, a nível nacional, um esforço vital, que é o do treinamento de recursos humanos e capacitação profissional de técnicos dos diversos níveis.
- Orientar, dinamizar e institucionalizar o uso da comunicação social, incluindo a mídia eletrônica, como ferramenta técnica de envolvimento comunitário, na escolha de opções e na obtenção de maior eficiência nos serviços já implantados. Usar o mecanismo como elemento de educação e não apenas de propaganda.
- Equacionar o divórcio institucional, existente entre os órgãos de trânsito e transporte, promovendo a unidade de comando a nível local, e a municipalização da operação do sistema viário, ainda hoje, matéria de interpretação legal controversa.
- Conduzir a discussão da questão inadiável do subsídio e da política tarifária, com base no debate e nas pesquisas técnicas amplas. Esta questão será determinante para o futuro do transporte urbano e deve ser encaminhada numa visão que transcende aos limites da economia ou das finanças da empresa pública ou privada.
- A nova legislação deve possibilitar a testagem das alternativas de gestão mista: pública e privada.
- Ter decisivo papel na elaboração de um novo Código Nacional de Trânsito adequando-o à nova realidade urbana de uma frota nacional de mais de 20 milhões de veículos, contribuindo, sem dívida, para um plano a nível nacional, de redução de acidentes, que é o maior problema de trânsito em todas as cidades em processo de motorização intensiva.
- Ao nível Estadual, incluindo o metropolitano nas regiões em que as entidades deste tipo se mostrarem viáveis, cabem os investimentos de capital intensivo, as soluções de questões regionais, as grandes obras: viária e de transporte coletivo. O planejamento é sempre na perspectiva regional.
- Caberá ao município: a gestão operacional e de manutenção do transporte, além de adequar seu planejamento local ao nacional, estadual e/ou metropolitano; aproximar, operacionalmente, o trânsito e o transporte urbano; executar a articulação com a comunidade e adaptar diretrizes vindas dos demais níveis de governo.
- Os serviços coadjuvantes de táxis, lotações e similares devem ser controlados pelo município.
- Cabe, ainda ao município a execução de Programas de treinamento de agentes, com o apoio e orientação federal.
- Certamente, o adequado encaminhamento legal, envolvendo os diversos agentes públicos e privados dos vários níveis dará, na ordenação setorial do transporte urbano, um melhor nível de serviço, com grande racionalidade de investimentos públicos e que, em si só, já é um enorme desafio.

Um problema cada vez mais sério

JAIME LERNER
Especial para o Folha

O problema dos transportes não poderá ser tratado isoladamente, sem uma proposta mais abrangente para a resolução dos problemas da cidade.

Privilegiado na Constituição de 46, depois golpeado no regime que se seguiu a partir de 64, o municipalismo será questão obrigatória na Constituição que se pretende instalar neste alvorecer democrático da Nova República.

Recuperar a autonomia, o poder local que dá eco à voz de cada cidade em sua comunidade, se impõe como objetivo óbvio de todos aqueles que vierem a deter alguma parcela de responsabilidade na construção da nova Carta.

Neste sentido, será inevitável olharmos para trás, para as conquistas democráticas de 46. Num outro sentido, tão importante como o primeiro, é imperativo que olhemos para a frente, para o perfil que o fenômeno urbano está adquirindo no Brasil dos anos 80 e que tende a se agravar neste final de século.

No caminho de 46, foi realizada a reforma tributária, pressuposta da autonomia, mas não necessariamente a panacéia que muitos imaginam. Tão importante quanto à reclamada melhor distribuição dos recursos arrecadados com tributos, é a clara definição das funções da União, dos Estados e dos Municípios. Definir logo quem faz o que, eliminar a superposição de funções, hoje verificada à larga. Assim feito, estabelecido com justiça a fatia de encargos e recursos, a autonomia política, já assegurada enquanto princípio mas impraticável diante da excessiva centralização fiscal, será realmente exercida. E os prefeitos deixarão de ser pedintes nos corredores dos governos estadual e federal. Em outras palavras, passam a se entender mais de perto com os cidadãos que os elegeram.

No caminho do futuro das cidades, a nova Constituição não pode furtar-se a uma visita ao campo.

É preciso que se tome consciência de que a crise urbana é parte de outra maior, que começa no campo e passa pelas pequenas e médias cidades antes de chegar à metrópole.

Eis porque defendemos a alteração de política que privilegia investimentos nos centros maiores. Entendemos que se deve atuar primeiro no campo, depois nas cidades pequenas, nas médias e, por fim, nas metrópoles. Trata-se de conter as migrações, assegurando trabalho e qualidade de vida ao homem do interior.

Agir sobre as causas não exclui a intervenção nos efeitos.

Os movimentos migratórios precisam parar ou, pelo menos, serem reduzidos à normalidade, para que as grandes cidades possam respirar e recompor padrões de vida urbana hoje degradados pelo crescimento explosivo e caótico.

Nossos campos exportam grãos para o mundo, mas não alimentam os seus lavradores.

Os proprietários de pequenas terras não sobrevivem ao trabalho voltado para a exportação.

As necessidades de base — terra, comida, trabalho, saúde e educação — podem ser atendidas com novos recursos gerados nos próprios municípios.

Pois é nos municípios que devem ficar os recursos neles gerados.

O imposto de transmissão e a contribuição de melhoria, por exemplo.

Isso além de verbas que o Governo já transfere ao município para esse fim.

Outra maneira de criar trabalho e, ao mesmo tempo, melhorar a qualidade de vida nas pequenas cidades, é usar os recursos em obras de saneamento ou na construção de moradias.

O que se propõe é uma visão

integrada das soluções, pois os problemas são integrados.

Não só visando o progresso do Estado, mas sobretudo, o atendimento das necessidades básicas do povo.

O vício de se planejar para o Estado tem se traduzido na setorialização de objetivos e a consequente vinculação de recursos.

Sobretudo pensar numa nova dimensão, que é a de se planejar para o indivíduo, e não planejar para o Estado.

Buscar primeiro o atendimento à demanda da sobrevivência, para depois caminhar em direção à demanda das aspirações.

O problema dos transportes se tornará cada vez mais sério. Por mais que se melhore o transporte de massa, o ônibus continuará sendo o responsável pelo grande percentual de deslocamento da população.

A solução está em transformar o ônibus num sistema que restitua dignidade ao passageiro, que possa ter a performance de um verdadeiro metrô.

A única forma de influir decisivamente no transporte por ônibus nas cidades brasileiras é com o subsídio governamental do custo do diesel, ou com o uso de energia elétrica para o transporte coletivo.

Não é a política dos subsídios que importa mas a quem estão sendo transferidos os subsídios. É necessário diferenciar o subsídio que compensa o intermediário, o especulador.

Uma proposta de Constituição que possa ser abrangente e objetiva em relação ao problema urbano não poderia deixar de tratar de assuntos como:

- Distribuição espacial dos assentamentos humanos e atividades econômicas no território brasileiro.
- Reforma agrária com propostas objetivas para o problema das migrações, assegurando trabalho e qualidade de vida ao homem do interior.
- Investimentos prioritários do BNH em moradia, saneamento básico nas fronteiras agrícolas, pequenas cidades e cidades de porte médio.
- Transporte coletivo subsidiado pelo transporte individual. ICM da gasolina aplicado no transporte coletivo.
- Repasse direto de fundos, sem organismos "donos" dos recursos; diminuição dos convênios com toda a parafarmácia de documentos de intenção e multiplicação de intervenientes.
- Reserva de áreas, ou estoque prévio de terrenos na cidade e no campo para desenvolvimento urbano e rural.
- Avaliação das terras para desapropriação pelo valor justo, no momento da declaração de utilidade pública, e não inflacionada pela atuação do próprio poder público.
- Mudar, hoje, é desconcentrar. O Poder, a Economia, as atividades. É pensar o desenvolvimento num primeiro de revalorização do poder local, porque só nele é possível dar resposta às aspirações fundamentais do indivíduo.
- A estabilidade política dificilmente será consistente num país de migrantes e de cidades empobrecidas e desmoteadas pelo crescimento explosivo. É preciso que o brasileiro sinta que o progresso do País não será apenas o das gigantescas empresas, o da grande e inatingível escala. Será, também, o seu progresso e se evidenciará em sua casa, sua rua, seu bairro, a escola que é a cena de suas lutas, conquistas, decepções e vitórias.
- O sentimento de que há justiça, de que a esperança não é um devaneio absurdo, mas a força que nos move em direção ao possível, aí está o que precisa ser nossa grande lei de segurança nacional.



No metrô, a grande esperança de uma solução duradoura para o problema

As apreensões dos transportadores

CID SILVA
Especial para o Folha

A maior preocupação dos empresários responsáveis pela operação regular dos 130 mil ônibus que operam serviço público de transporte coletivo de passageiros, no País, é saber de como poderão continuar no exercício de suas atividades, no futuro próximo, desde que sobrevivam à crise inexorável que hoje alcança esse relevante setor de atividades.

A asseglada convocação de uma Assembleia Nacional Constituinte faz pressupor, necessariamente, em curto período, novo ordenamento jurídico por todos desejado, porém, precedido de metódica revisão da atual legislação ordinária comum que tutela os transportes em geral. É certo que todo o arcabouço de normas existentes continuará a ser considerado, salvo se contrário à nova Constituição, ou revogado, no todo ou em parte, para dar lugar a determinantes que venham a ser estabelecidas, sob novo influxo, para maior eficácia. De qualquer modo, em relação a essa legislação específica, deverá haver, explicitamente, ditame que permita a recuperação de sua validade, ou mesmo de cassação daquelas normas jurídicas positivas que serão revogadas por incompatíveis com a Constituição desejada que irá traduzir, necessariamente, uma outra realidade social.

Dois princípios constitucionais relevantes, contidos na Carta de 1967, dentre outros postulados, não menos prevalentes, preocupam a classe empresarial do setor de transporte de passageiros que espera sejam revigorados pelo Poder Constituinte, para que possam persistir, sem utopias, no interesse do sistema. O primeiro é consagrador de fundamental direito do operador de transporte e tem pertinência com a parte contratual de sua concessão ou permissão, quer se trate de serviços públicos federais, estaduais ou municipais. Prende-se ao desfrute de "tarifas que permitam a justa remuneração do capital, o melhoramento e expansão dos serviços e assegurem o equilíbrio econômico e financeiro do contrato e fiscalização permanente e revisão periódica das tarifas, ainda que estipuladas em contrato anterior". Frente a tais pressupostos, sempre que ocorre desequilíbrio na equação patrimonial, por oscilações de preços de mercado, ou mesmo por derivação de providências governamentais, o poder concedente deverá rever a tarifa, de modo não só a restaurar a igualdade, mas, sobretudo, garantir a "justa retribuição" do capital. Tal princípio traduz a segurança potencial do transportador e hoje se contempla no Artigo 167 da Constituição. Deverá persistir, como norma efetiva, executável pela legislação ordinária e não como letra-morta. Somente com tais garantias poderá sobreviver o sistema, efetivando-se o termo de equilíbrio entre os encargos do operador e a retribuição que lhe assiste, no próprio interesse público. Tal princípio chega a constituir irrenunciável dever do Estado e, por isso, merece preservação, corrigindo-se, não obstante, pela legislação própria, todas as distorções que possam ocorrer na avaliação do custo operacional das empresas, inclusive, reconhecimento de despesas financeiras que tanto gravam o patrimônio empresarial. É a própria adoção de um fundo para expansão e melhoria do sistema de transporte deverá ser cuidada de modo a melhor capacitá-lo ao desempenho das tarefas essenciais que lhe cumprem. Poderão, assim, as empresas, cogitar de salários compatíveis com a importância do trabalho desempenhado

pelos seus operadores, sem nocivas procrastinações e programar o seu futuro sem os pesadelos do presente.

O segundo princípio constitucional que fala de perto ao transportador brasileiro, responsável pela quase totalidade do transporte operado sobre pneus, está consagrado no Artigo 170, Parágrafos 1º e 2º, da atual Constituição. Cuida-se da intervenção do Estado no domínio econômico. Embora manifesto que a iniciativa econômica é deferida preferencialmente ao setor privado, "com o estímulo e o apoio do Estado", para o que, inclusive, pelo Artigo 160, 1, se garante a liberdade de iniciativa como princípio basilar da nossa ordem econômica, manifestam os empresários da área privada, também, profunda preocupação pelo notório crescimento das empresas públicas subsidiadas e concorrentes, bem como, pela ingerência, cada vez maior, das mesmas, no mercado e na economia das permissionárias de transporte coletivo, por uma estatização direta e indireta. Tal prática os princípios constitucionais não recomendam e o Poder Constituinte, certamente, deverá eliminá-la. Jamais poderá ser olvidada a colaboração efetiva de pequenas e médias empresas na área privada do transporte de massas e no intercâmbio interno, acelerando o progresso e servindo a coletividade. Não pode esse serviço essencial ficar à mercê de tanta insegurança, maxime, em se considerando que a condição da frota atual de veículos está beirando a idade-média de seis a sete anos e, que o seu maior percentual, aceleradamente, se transmuda em sucata, a exigir renovação maciça, altamente onerosa. Há que existir maior respeito ao que for inscrito na Constituição e o que irá se praticar na realidade. O alinhamento do empresariado será a antecipação do caos nesse setor turbado da administração pública.

Na limitação do espaço para tema tão extenso, ficam ressaltados os acima aflorados, que primam na pauta gigante que o transporte suscita, onde ganham vulto questões não menos relevantes como a competência administrativa para tutela do serviço nas respectivas áreas de operação; a preservação das asseguradas autonomias do Estado, dos municípios e da União; o capítulo institucional dos tão apregoados convênios; a não incidência de tributos para amenização dos custos dos transportes; a efetivação de subsídios; a criação de linha especial de crédito para ampliação e renovação das frota e instalações; a destinação adequada do imposto único, da TRU, dos pedágios; o fornecimento de diesel a custo de produção; sistema automático de reajuste tarifário; limitação da responsabilidade civil; respeito a situações adquiridas, de empresas que exploram, a contento, transportes delegados, ou serem implantados novos serviços nem sempre decorrentes de comprovada necessidade; instituição do Serviço Social do Transporte, como meio de ser efetivamente ativada a formação de mão-de-obra especializada e essencial; prioridades efetivas para a circulação de ônibus. São questões fundamentais a reclamar soluções e que, em verdade, devem constituir estímulo e não obstáculo ao exercício do transporte de que dependem cerca de trinta milhões de passageiros que, por dia, se deslocam, basicamente, por meio de ônibus que jamais poderão deixar de existir, queiram ou não queiram os seus inimigos de sempre.

ROBERTO S. SCARINGELLA é diretor técnico do Departamento de Transportes da Prefeitura de São Paulo e ex-presidente do CET-Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo.

JAIME LERNER é ex-prefeito de Curitiba e coordenador de planejamento do projeto Rio Futuro.

CID SILVA é advogado do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo.