

Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo  
Escola Pós-Graduada de Ciências Sociais  
Pós-Graduação Lato Sensu em Gestão e Políticas Públicas

PAULO EUGENIO PEREIRA JUNIOR

**A ELABORAÇÃO PARTICIPATIVA DO PLANO MUNICIPAL DE  
MOBILIDADE URBANA**

São Paulo

2014

PAULO EUGENIO PEREIRA JUNIOR

## **A Elaboração Participativa do Plano Municipal de Mobilidade Urbana**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Comissão Avaliadora como exigência parcial para obtenção do certificado de conclusão do curso de Pós-Graduação Lato Sensu em Gestão e Políticas Públicas, pela Escola Pós-Graduada de Ciências Sociais, da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, sob as orientações do professor Rafael Balseiro Zin.

São Paulo

Abril de 2014

## DEDICATÓRIA

Agradeço ao prefeito de Mauá Donisete Braga, pela oportunidade de trabalhar na secretaria de mobilidade urbana, onde pude desenvolver na prática, o modelo proposto neste trabalho. Não poderia deixar de agradecer minha esposa Melissa Sproesser Alonso, pelo apoio, incentivo e compreensão pelos finais de semana que dediquei aos estudos, e por fim ao Partido dos Trabalhadores que através da Fundação Perseu Abramo proporcionou este momento de reflexão.

## SUMÁRIO

1. Introdução.....	06
2. Desenvolvimento.....	08
3. Conclusão.....	12
4. Anexos.....	13
5. Referências Bibliográficas.....	19

## **RESUMO**

**A lei n. 12.587 de 03 de janeiro de 2012 estipulou um prazo de até três anos para que os municípios com mais de 20.000 habitantes elaborem seu plano municipal de mobilidade urbana. O presente trabalho apresenta uma proposta participativa para a construção de um plano de forma democrática e popular, com a participação de todos os atores, considerando seus interesses, alguns inclusivas conflitantes, de forma consensual e que seja um plano exequível.**

### **Palavras-chave:**

**Plano de mobilidade - planejamento - políticas públicas - participação popular**

## 1. Introdução

A partir da edição da lei federal 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os municípios com mais de 20.000 habitantes tem um prazo de até três anos para elaborarem seu plano municipal de mobilidade urbana.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento de efetivação dessa Política Nacional, integrando e compatibilizando com os respectivos planos já existentes, em especial, com o respectivo Plano Diretor.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deve propor medidas de construção, ampliação, adequação e de operação do sistema viário principal, visando a qualificação urbanística, a melhoria de segurança e da fluidez do tráfego em geral, com prioridade, sempre que possível, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas). Ele também deve determinar diretrizes gerais para o planejamento, operação, gestão e regulação do transporte coletivo.

Assim, o plano de mobilidade urbana deve abranger os modos de transporte individual e coletivo, os modos de transportes não motorizados e a infra-estrutura viária utilizada por todos esses modos.

A lei enuncia ainda uma série de princípios (acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, igualdade dos cidadãos no acesso ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, etc), bem como prescreve diretrizes para sua concretização (integração de políticas setoriais, prioridade dos transportes não motorizados e dos transportes públicos coletivos, integração de modais, etc).

A lei de mobilidade estabelece que a gestão eficiente da mobilidade urbana deve pautar-se pelo incentivo ao transporte coletivo, com modernização do serviço e modicidade das tarifas, em benefício dos cidadãos que o utilizam. A modernização do serviço está ligada a utilização de melhor tecnologia, nos estudos de demanda e na busca dos menores níveis de poluição ambiental.

Várias ações são previstas para a implantação de melhor mobilidade urbana: restrição de circulação, monitoramento de índices de poluição, pedágio urbano, prioridade do transporte não motorizado e do coletivo, criação de estacionamentos públicos e privados, combate ao transporte ilegal, celebração de convênios entre os entes públicos, etc.

Como deve ocorrer com qualquer ação estatal, exige-se planejamento prévio e transparência, assim o município deve elaborar a legislação municipal de mobilidade urbana, inserida ou integrada à sua lei de Plano Diretor. O plano deve passar por avaliação, revisão e atualizações periódicas, em prazo não superior a dez anos. Esta legislação deve conter, entre outros assuntos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição das responsabilidades; os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e forma de delegação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições, e ainda garantir a participação popular e o controle social, e exatamente este o principal desafio.

Alguns municípios têm elaborado seus planos exclusivamente utilizando-se de consultorias, com baixa ou nenhuma participação dos trabalhadores, usuários ou empresários do sistema, apenas para cumprir a exigência do diploma legal, com vistas a garantir a obtenção de recursos para investimentos no setor, que através do PAC - Programa de Aceleração do Crescimento, o governo federal, exige a apresentação do plano municipal de mobilidade.

No início de 2013, o MPL - Movimento do Passe Livre, desencadeou uma série de manifestações por todo o território nacional, a partir do aumento da tarifa do transporte público. O tema da mobilidade urbana passou a ser a pauta central. A primeira manifestação ocorrida no país foi realizada no dia 05 de janeiro de 2013 em Mauá. As manifestações decorrem da falta de diálogo, de transparência e de informação.

Utilizando-se como referência, o conceito do filósofo marxista Antonio Gramsci, sobre hegemonia e a contra hegemonia, e considerando que vivemos num estado do tipo ocidental, Gramsci nos ajuda a desvendar os jogos de consenso e dissenso que atravessam e condicionam a elaboração de planos governamentais, interferindo na conformação do imaginário social e nas disputas de sentido e de poder na contemporaneidade.

No entender de Gramsci, a hegemonia pressupõe a conquista do consenso e da liderança cultural e político ideológica de uma classe ou bloco de classes sobre as outras. Além de congregar as base hegemônicas, a hegemonia tem a ver com entrecosques de percepções, juízos de valor e princípios entre sujeitos de ação política.

Gramsci sustenta que o movimento operário não conseguirá vitórias duradouras a menos que conquiste a hegemonia no plano das idéias, envolvendo toda a sociedade. Isso requer um

empenho político-cultural para equacionar divergências que retardem adesões a um projeto consistente de mudanças.

Portanto, considerando que a sociedade civil é uma arena de luta de classes, lugar de disputas de sentidos entre forças e grupos sociais, uma esfera pluralista de organizações, de sujeitos coletivos, em luta ou em aliança entre si, o espaço de luta pelo consenso, pela direção ideológica, o conceito de hegemonia gramsciana é o marco conceitual ideal a ser utilizado na prática.

As gestões que não tem um perfil democrático e popular tem a tendência de contratar consultorias para elaborar os diversos planos que a legislação exige, apenas para garantir formalmente sua execução, mas sem a participação da comunidade. Não há indicadores quantitativos ou qualitativos que permitam analisar a participação popular na elaboração dos planos municipais de mobilidade urbana existentes no país. Entretanto, nas manifestações ocorridas em todo o Brasil, a partir do aumento das tarifas do transporte coletivo público, demonstraram claramente a falta de transparência e de diálogo na elaboração da política de mobilidade urbana e sua gestão. Portanto, garantir a participação de todos os atores afetados pela política de mobilidade urbana, com seus conflitos e interesses, na construção consensual de um plano municipal é um grande desafio.

A partir do caso concreto do município de Mauá, SP, e contribuindo para o debate de participação popular e políticas públicas, este trabalho apresentará uma proposta de como os municípios podem elaborar seus planos municipais de mobilidade urbana de forma democrática e participativa, garantindo a participação de todos os atores, considerando seus interesses, inclusive conflitantes, e que seja um plano consensuado e exequível.

## 2. Desenvolvimento

O desenvolvimento de um plano municipal de mobilidade urbana requer, por parte da municipalidade, em primeiro plano, a definição de conceitos e o papel de cada área de governo, pois será necessário um grande envolvimento de trabalho em um processo de conhecimento da cidade e do deslocamento de seus cidadãos.

Exige um trabalho multidisciplinar do governo para elaborar, em segundo plano, as bases iniciais de informação e constituir um diagnóstico preliminar das condições de mobilidade em três áreas: a urbana, a viária e a dos serviços de transporte coletivo.

As informações devem ser claras e simples, de fácil compreensão, e as imagens devem ser exploradas, porque falam mais do que números e textos.

Os dados disponíveis em órgãos municipais, estaduais e federais disponíveis devem ser agregados. Dentro do alcance, devem ser coletadas as informações através de reuniões com diversas áreas da administração municipal, pois a participação dessas equipes constitui o acervo técnico do estudo, que será construído de forma coletiva e progressivamente atualizado ao longo do trabalho.

Também nesta etapa devem ser verificados os planos e os projetos específicos de expansão do sistema viário e melhoria dos serviços de transporte coletivo, que possam ter sido elaborados anteriormente nos diversos níveis de governo. Dados operacionais relevantes de trânsito e de transporte devem ser coletados e sistematizados com apoio dos órgãos gestores, dos operadores e de outras fontes disponíveis - Essas informações poderão ser complementadas por levantamentos de campo. Especificamente devem ser identificados e atualizados os itinerários e as programações operacionais das linhas dos serviços de transporte coletivo e o cadastro dos pontos de parada no município, bem como os serviços complementares, especialmente de transporte escolar e fretamentos, transporte clandestino, além de táxis, e se houver de moto taxis e lotações.

O sistema viário principal do município deve estar inventariado, identificando as condições gerais da circulação do tráfego e contendo suas características físicas e operacionais. Também deve identificar a oferta de estacionamento em vias públicas e as condições de infra-estrutura disponível para o transporte não motorizado (pedestres e ciclistas).

Com estas informações, podemos elaborar o diagnóstico da mobilidade urbana, nos seus três grupos de análise já citados a saber: a urbana, a das condições viárias e a dos serviços de transporte coletivo.

A análise urbana compreende a identificação e análise dos aspectos urbanos que tem relação direta com a mobilidade, representados pelos aspectos físicos, demográficos, sociais e econômicos do município. Neste estudo são identificados os condicionantes do

desenvolvimento urbano e viário, tais como: as leis de zoneamento e de uso emocionávamos do solo, programas e projetos de desenvolvimento habitacional, comercial e industrial, e dos serviços públicos, tendo como referência o plano diretor vigente.

As principais atividades econômicas localizadas no município são também identificadas e mapeadas, considerando os pólos geradores de tráfego e as áreas de concentração de atividades econômicas, de forma a identificar e estabelecer a relação entre a produção e a atração de viagens e os modos de transportes empregados.

Também devem ser identificadas as tendências de evolução das características socioeconômicas e da ocupação e uso do solo urbano, determinantes das estimativas de crescimento econômico e da infra-estrutura municipal. Estes fatores são condicionantes importantes da demanda e dos padrões da mobilidade. Projetos relevantes à configuração urbana também devem ser apontados.

A análise das condições viárias deve relatar as condições de circulação do tráfego real no sistema viário principal e devem ser observadas do ponto de vista do desempenho, particularmente quanto a segurança e a fluidez. Informações gerais de tráfego e acidentes são particularmente relevantes para uma avaliação acurada das condições viárias e a identificação de locais críticos.

A análise dos serviços de transporte coletivo deve ponderar sobre abrangência, regularidade, o nível do serviço e o desempenho da rede municipal e da sua articulação com a rede Intermunicipal e com os serviços de transporte coletivo complementares. Aspectos usualmente relevantes neste tipo de avaliação são: qualidade do atendimento, adequação da oferta à demanda, infra-estrutura de pontos de parada e terminais, infra-estrutura viária e grau de prioridade do transporte coletivo na circulação, desempenho das linhas, disponibilidade do sistema de informações à população, sustentabilidade econômica e política tarifária, adequação da gestão dos serviços, e sustentabilidade ambiental dos serviços.

Em terceiro plano, deve organizar o território para realizar as plenárias em todas as regiões da cidade e mobilizar, por cada região, os atores que devem participar deste processo, emprestando os conceitos do sistema único de saúde: os usuários, os gestores e os prestadores de serviços do setor (trabalhadores, empresários, profissionais liberais, entidades, sindicatos, etc).

Para organizar as plenárias deve ser elaborado um regimento contendo: objetivos, formato, datas e local de realização bem como as regras de participação. As plenárias devem ser amplamente divulgadas.

Nas reuniões plenárias, o gestor deve apresentar o regimento, os conceitos da mobilidade urbana e o diagnóstico previamente elaborado. Após, deve abrir a palavra aos participantes para apresentação de propostas e sugestões que deveriam constar do plano. Nesta etapa as propostas não são debatidas, mas anotadas por uma comissão de sistematização. No final de cada plenária deve-se eleger delegados para representarem aquela região na Conferência Municipal de Mobilidade Urbana.

Após a realização das plenárias e de posse do diagnóstico e das propostas apresentadas pelos participantes, a equipe técnica multidisciplinar deve elaborar a primeira minuta do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, obedecendo as exigências legais, mas considerando as propostas apresentadas pela população, avaliando os aspectos e possibilidades de aplicação.

Na Conferência Municipal de Mobilidade Urbana, a primeira minuta deve ser apresentada, debatida e votada pelos delegados. O debate deve ser franco, fraterno e transparente.

Após a aprovação do texto final do Plano Municipal de Mobilidade Urbana devemos aproveitar o momento para eleger um Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, com a tarefa de acompanhar a implementação, bem como gerir o fundo municipal de trânsito e de transporte.

Ao garantir todo esse envolvimento, debate e construção coletiva de um plano, ele deixa de ser apenas técnico, mas absorve toda dimensão política, econômica, cultural e social, com suas contradições.

Legitimado pela população, deve ser levado ao legislativo para ser aprovado pelos vereadores e sancionado pelo prefeito, tornando uma lei municipal e fazendo parte do regramento urbano.

Poderemos utilizar indicadores de satisfação dos usuários, de tempo de embarque/desembarque, as reclamações no atendimento ao usuário, o número de acidentes de trânsito, que em tese deverão diminuir. O próprio plano, aprovado na câmara municipal e tornando parte integrante do plano diretor será um indicador de resultado.

### 3. Conclusão

As orientações aqui sugeridas refletem experiências muito recentes que vêm sendo aplicadas em Mauá, SP. As administrações municipais devem compreender que podem converter em uma grande oportunidade a exigência legal dos planos municipais, sob pena de impedimento de receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

Ao construir coletivamente um plano municipal de mobilidade urbana, estaremos pactuando diversas políticas conflitantes de trânsito e de transporte público, facilitando sua implementação. A expectativa é que um plano participativo irá reduzir ou eliminar as manifestações criadas a partir do transporte público, porque a comunidade irá apropriar-se das informações e estará empoderada.

O resultado esperado da aplicação deste Plano Municipal de Mobilidade Urbana será a melhoria das condições de circulação de todas as pessoas que realizam viagens internas ao município, utilizando todas as modalidades de transporte disponíveis, incluindo os trajetos a pé. A amplitude do plano abrange a proposição e o planejamento de medidas e intervenções que resultem em melhores condições de mobilidade, conforto, segurança, rapidez e, portanto, em maior qualidade de vida para todos os cidadãos.

### 4. Anexos

Anexo 1 - Convite e orientação sobre as plenárias de mobilidade urbana de Mauá

## CALENDÁRIO DAS PLENÁRIAS (2014)

### **Dia 18/03, às 19h - Jardim Zaira**

Escola Municipal Therezinha Leardini Branco  
Av. Presidente Castelo Branco, 1884, Jardim Zaira

### **Dia 20/03, às 19h - Parque das Américas**

Escola Municipal Ana Augusta de Souza  
Rua Cuba, 380, Parque das Américas

### **Dia 21/03, às 19h - Eixo Barão**

Escola Municipal Galvão Jesus dos Santos  
Rua João Batista Paritano, 180, Jardim Canadá

### **Dia 25/03, às 19h - Vila Magini**

CEMEI Cleberson da Silva  
Rua da Pátria, 237, Vila Magini

### **Dia 27/03, às 19h - Jardim Primavera/Camila**

Escola Municipal Guimarães Rosa  
Rua Dr. Ariocy R. Costa, 75, São Jorge do Guapituba

Informações: **156** ou [maua.sp.gov.br](http://maua.sp.gov.br)

Mais forte,  
sempre presente



# MAUÁ, RUMO À MOBILIDADE URBANA PARA TODOS

A cidade onde todos se movem



Participe da plenária do seu bairro

Mais forte,  
sempre presente



# MAUÁ

2013

445 mil habitantes  
175 mil veículos

400 mil habitantes  
75 mil veículos

2005

Fontes: Denatran e IBGE

Nos seus 59 anos de vida, Mauá teve um crescimento acelerado. O deslocamento de pessoas e cargas pelas ruas e avenidas da cidade não para de crescer. Além disso, a elevação do poder aquisitivo dos mauaenses permitiu a compra de mais carros e motos trazendo, como consequência, mais trânsito para as nossas vias.

Todo esse dinamismo nos coloca um grande desafio: garantir a circulação plena e a qualidade de vida na cidade. Para isso é preciso planejar a mobilidade urbana sustentável da nossa Mauá.

Viabilizar políticas públicas, buscar alternativas para dar fluidez ao viário e fazer de Mauá uma cidade cada vez mais acolhedora é papel da Prefeitura de Mauá. Por isso, a prefeitura iniciou a elaboração de um amplo projeto de mobilidade urbana destinado a modernizar a cidade.

O conceito é guiar a cidade para uma mobilidade urbana sustentável onde todos se movam com conforto, segurança e agilidade.

Isso significa garantir corredores e faixas exclusivas de ônibus, faixas para motos, ciclovias seguras e calçadas com acessibilidade para as pessoas com deficiências.

E dar atenção especial para a qualidade das vias públicas, com obras, recapamentos, sinalização inteligente e videomonitoramento, tudo para garantir o livre fluxo de veículos e de pessoas.

## PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA



### 250 novos Ônibus

A frota será aumentada e totalitariamente renovada após a nova licitação. 20% a mais de ônibus circulando na cidade, todos zero Km.

### Cartão SIM

Mais um passo rumo a um sistema de transporte público integrado. O Cartão SIM recarregável facilitará a circulação em ônibus e trens da CPTM.

### Novas catracas eletrônicas

Instaladas no Terminal Central da cidade, elas tornam o sistema de acesso mais seguro e eficiente, evitando filas.

### Integração CPTM

Mauá é a primeira cidade do Brasil a conseguir esse benefício, que permitirá ainda no primeiro semestre e dará desconto de R\$ 1,00 por viagem na passagem.

**JORNAL**  
**TRANSPORTE & MOBILIDADE**

Informativo da Prefeitura de Mauá | Secretaria de Mobilidade Urbana | Março de 2014

# CARTÃO SIM

mais um passo para modernizar o transporte

**SAIBA MAIS**

**INTEGRAÇÃO**  
novo Cartão SIM é o início do processo

**INTERNET GRÁTIS**  
para quem circula dentro do Terminal Central

**PLENÁRIAS**  
ajude a melhorar a Mobilidade em Mauá

**TRANSPORTE MUDANDO PARA MELHOR**  
e isso é só o começo

Nesta semana estão entrando em operação no Terminal Central da cidade as catracas eletrônicas habilitadas para receber o novo Cartão SIM (Sistema Integrado Municipal).

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ

# INTEGRAÇÃO

o novo Cartão SIM é o início do processo

**PRODATA**  
mobility Brasil

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
UNITÁRIO

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
ESCOLAR

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
SENIOR

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
VALE-TRANSPORTE

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
EMPRESARIAL

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
ISENTO

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
BENEFÍCIO

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
INFANTIL

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
UNITÁRIO

**SIM**  
SISTEMA INTEGRADO MAUÁ  
CIDADÃO

# DO TRANSPORTE

cesso que trará diversos benefícios aos usuários

## O que é o Cartão SIM e como ele vai funcionar?

O Cartão SIM será o passaporte do usuário para o sistema de transporte da cidade. Através dele os passageiros poderão acessar os ônibus, inicialmente no Terminal Central e depois por toda a cidade. O Cartão SIM terá modalidades diferenciadas para cada categoria: trabalhador (vale transporte), empresarial, cidadão e escolar, além dos de gratuidade para crianças até cinco anos, idosos acima de 60 anos e pessoas com deficiência.

## Qual o benefício de usar o Cartão SIM?

Quando já estiver em plena operação, sendo carregado com créditos, ele facilitará o acesso dos usuários aos terminais, evitando as filas. Além disso, tornará mais fácil a circulação entre ônibus dentro da cidade – os passageiros poderão utilizar mais de uma linha pagando apenas uma passagem. Por fim, com o Cartão SIM o usuário poderá fazer a integração com os trens da CPTM pagando a tarifa reduzida, que garantirá o desconto de R\$ 1,00 por dia.

## Por que essas novas catracas?

As catracas são mais um passo rumo à integração com a CPTM, que deve ocorrer ainda neste semestre. Elas estão adaptadas para operar o SIM e posteriormente permitirão que os usuários acessem a CPTM pagando a tarifa de integração.

## Onde posso adquirir o meu Cartão SIM?

No primeiro momento, o Cartão SIM funcionará somente na categoria Unitário, sendo vendido unicamente para acesso ao Terminal Central pela bilheteria da Praça 22 de Novembro. Ali já foram instaladas as catracas eletrônicas do novo sistema.

## Como será o cadastramento do Cartão SIM?

O cadastramento será feito na Loja de Atendimento do Cartão SIM, instalada dentro do Terminal Central. A loja, de 200 m<sup>2</sup>, conta com mobiliário moderno, ar condicionado e terá televisores de 50 polegadas transmitindo informações sobre linhas e itinerários de ônibus da cidade. Em breve a Prefeitura divulgará os documentos necessários para o cadastramento.

## O cartão DaHora vai continuar valendo?

Apenas enquanto o novo sistema do Cartão SIM não for totalmente implantado. Depois que o Cartão SIM estiver em operação plena os antigos cartões serão gradualmente substituídos, conforme seus créditos forem se esgotando. Mas não se preocupe porque as novas catracas estão adaptadas para ler o Cartão DaHora, e a bilheteria antiga continua funcionando. Os passageiros poderão entrar pelos dois lados do Terminal.



## INTERNET GRÁTIS

NO TERMINAL CENTRAL



### Quem pode acessar?

Todos os usuários que possuem aparelho compatível com a tecnologia.

### Como se conectar?

1. Ligue o Wi-fi do seu aparelho celular, tablet ou notebook
2. Selecione a Rede Mauá Digital
3. Digite o login: maua e a senha: maua

**Pronto, você já está conectado\***



\* Conexão válida por 30 min.

# PLENÁRIAS

ajude a melhorar a Mobilidade em Mauá



No mês de março a Prefeitura de Mauá convida todos os munícipes a participarem das Plenárias da Mobilidade Urbana. Serão cinco reuniões, realizadas em vários pontos da cidade, para identificar as necessidades da população no que se refere à essa área. O objetivo é elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que traçará projetos e ações a serem implantados nos próximos anos na cidade.

Fazem parte da Mobilidade Urbana ações como instalação e conservação de ciclovias, ciclofaixas e afins, manutenção de calçadas, acessibilidade, instalação de abrigos, pavimentação e conservação de ruas, sinalização, controle de tráfego de veículos e, evidentemente, controle do sistema de transporte coletivo na cidade.

## CALENÁRIO DAS PLENÁRIAS (2014)

### **Dia 18/03, às 19h - Jardim Zaira**

Escola Municipal Therezinha Leardini Branco  
Av. Presidente Castelo Branco, 1884, Jardim Zaira

### **Dia 20/03, às 19h - Parque das Américas**

Escola Municipal Ana Augusta de Souza  
Rua Cuba, 380, Parque das Américas

### **Dia 21/03, às 19h - Eixo Barão**

Escola Municipal Galdino Jesus dos Santos  
Rua João Batista Pantano, 180, Jardim Canadá

### **Dia 25/03, às 19h - Vila Magini**

CEMEI Cleberson da Silva  
Rua da Pátria, 237, Vila Magini

### **Dia 27/03, às 19h - Jardim Primavera/Camila**

Escola Municipal Guimarães Rosa  
Rua Dr. Ariocy R. Costa, 75, São Jorge do Guapituba

## O TRANSPORTE ESTÁ MUDANDO PARA MELHOR,

e isso é só o começo



O edital da nova licitação do transporte coletivo será lançado até o fim de março. Quando concluído, o processo garantirá muitos benefícios para os usuários, como ônibus 100% zero km, aumento da frota e do número de partidas. Câmeras nos ônibus aumentarão a segurança dos usuários, e o monitoramento da frota por GPS possibilitará maior controle do sistema.

JORNAL

**TRANSPORTE & MOBILIDADE**

**PREFEITURA DE MAUÁ**

Avenida João Ramalho, 205 - Centro

Fone: (11) 4512-7500

[www.maua.sp.gov.br](http://www.maua.sp.gov.br)

Jornalista responsável:

José Roberto de Ponte (MTb 37422-SP)

Distribuição Gratuita



Mais forte,  
sempre presente

## 5. Referências Bibliográficas

Brasil. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm) >. Acesso em 25 maio 2014