TRANSPORTE PÚBLICO COMPLEMENTAR: INTEGRAÇÃO QUE GERA MOBILIDADE

Alexandro de Oliveira[1]

Resumo: Este artigo tem por objetivo apresentar os traços que marcam um dos importantes meio que compõe o modal de transporte coletivo, a integração do transporte público complementar. Diante da considerável demanda de usuários desse serviço no município de Taubaté, buscou-se identificar os fatores que geraram a necessidade de regulamentação, as ações fiscalizadoras como sendo da responsabilidade do poder público, e ainda de como poderá ser realizada a integração no transporte público com a necessária capacitação dos profissionais do sistema. Como resultado da pesquisa, verificou-se que esse tipo de integração com a participação do transporte público complementar poderá resultar em um serviço com mais qualidade, conforto e segurança. O surgimento de normas para essa integração poderá resultar em um novo conceito na prestação de serviço público, priorizando a dignidade do ser humano e da sociedade como um todo.

Palavras-chave: Transporte Público. Mobilidade Urbana. Integração e Trânsito.

1 INTRODUÇÃO

A expansão da cidade de Taubaté no setor industrial, residencial, e o significativo crescimento populacional acelerado sem um plano diretor, resultaram em vários problemas, entre eles o aumento da demanda do transporte público de passageiros, que independente do valor de sua tarifa, interfere diretamente nos âmbitos econômico e social do município, sendo participante nos resultados gerados no setor produtivo devido ao seu uso pelos trabalhadores.

Ao se falar de mobilidade urbana, pensa-se imediatamente em deslocamento sem interferências durante o trajeto, mas a realidade nos apresenta um sistema diferente dessa expectativa.

[1] OLIVEIRA, A. Graduado em Segurança no Trânsito, Agente de Trânsito no Município de Taubaté Estado de São Paulo, Instrutor de Trânsito credenciado pelo Detran-SP e Palestrante email alexdovalesp@hotmail.com.

Para Maciel (2009 pag. 20) a (i) mobilidade das metrópoles com exceção de algumas regiões metropolitanas aplica-se quase uniformemente, ou seja, numa perspectiva conceitual entende-se por objeto da atuação da logística o fluxo de movimentação de pessoas através de um serviço de transporte público que possa atender seus usuários de acordo com suas perspectivas.

Ainda que se faça expandir a rede de prestação de serviço utilizando os meios de locomoção complementar, como deverá ocorrer em Taubaté, os resultados dificilmente alcançarão seus objetivos, por não haver a integração com o transporte público de passageiros; objetivando se tornarem um único meio de prestação de serviço que possui dois nortes diferentes.

Essa inadequação ocorre devido ao serviço de transporte público de passageiros utilizar o bilhete eletrônico, e o complementar não; consequentemente, deixando de usar essa tecnologia não oferece um serviço com padrões de excelência como deveria, pois ao compará-lo com as grandes cidades, o índice de pessoas utilizando dinheiro em espécie para pagar a tarifa de embarque na cidade de Taubaté, ainda é um obstáculo que dificulta o atendimento com maior agilidade.

Existem outros fatores a serem aperfeiçoados, porém para ampliar o “leque” de ideias e soluções para sanar os problemas é necessário analisar também os projetos realizados em outras cidades e estados. Assim será possível oferecer um valor tarifário justo aos usuários e um serviço de qualidade, no qual todos possam usufruir do conforto sem abrir mão da segurança.

Neste artigo serão discutidas as falhas do transporte complementar de Taubaté que ainda não está integrado com o meio de locomoção público, apresentando fatos que tratam de termos técnicos de uma realidade desconhecida pelos usuários; e expondo uma análise que envolve politica, sociedade e empresas, o que colocará em xeque suas ações e responsabilidades.

2 TRANSPORTE PÚBLICO E A MOBILIDADE

O transporte público deve facilitar a chegada ao destino, independente do objetivo do cliente. Nessa perspectiva, pode ser analisado o que consta no artigo 6º da Constituição Federal de 88, que define entre os direitos assegurados, “o transporte” e deixa claro em seu artigo 30 inciso V que:

> “Cabe ao município organizar e prestar diretamente ou regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

A necessidade de aumentar a oferta para os usuários do transporte público gerou a irregularidade, ou seja, o serviço clandestino. Segundo a Semob Secretaria de Mobilidade Urbana, no início de 1998 desencadeou-se uma série de problemas para o gestor público municipal, pois a utilização do transporte irregular coloca em risco o usuário, por não exercer as normas e regulamentações que determinam o artigo 107 do Código de Trânsito Brasileiro que determina:

> Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

A prestação deste tipo de serviço, e o valor baixo que atrai as pessoas resultou em um impacto negativo para a empresa regulamentada no município de Taubaté, que realiza o transporte público; ocasionou demissões, as quais pressionaram o poder público a adotar medidas cabíveis para solucionar esta situação. Esse fato se tornou determinante para regulamentar o novo meio de transporte, sendo indispensável uma nova alternativa para o transporte público por causa da demanda.

2.1 AS AÇÕES DO PODER PÚBLICO

É fundamental identificar fatores expressivos de uma realidade que ocorre nos demais municípios, onde permanece a fragilidade dos sistemas políticos e social no tocante a estrutura da expansão urbana, a inclusão do sistema viário e de transporte.

É importante salientar que os projetos criados pelas autoridades no plano diretor não tem se atentado para o Estatuto das Cidades, cujo objetivo é garantir o direito ao transporte como fundamental aos cidadãos para que tenham acesso às oportunidades que a vida urbana oferece. Dentre outros fatores, todo este processo ocorreu devido à inobservância das autoridades locais quanto a sua responsabilidade em:

- Planejar, executar e fiscalizar o transporte público municipal;
- Obter recursos para o investimento no setor;
- Realizar uma reestruturação em que o gestor municipal possa atender às necessidades dos usuários e da prestadora do serviço com equilíbrio.

Analisando por outra perspectiva o aumento da desigualdade social e do crescimento populacional afeta diretamente a classe de menor poder aquisitivo, que é responsável pela maior parte de produção no setor comercial e industrial. A ligação desses fatores resulta no aumento tarifário cobrir os custos com funcionalismo, combustível, manutenção e troca de frota entre outros.

Seguindo esse raciocínio o serviço será encarecido mesmo havendo subsidio do município. Entretanto, para que se tenha melhor qualidade e mobilidade, em 2001 foram realizadas assembleias na Câmara Municipal criando um projeto para a regulamentação de um transporte alternativo, sendo publicado e regulamentado com a lei nº 3.491 DE 26 DE ABRIL DE 2001 que em seu artigo 2º diz:

> O serviço de que trata o art. 1º desta Lei deverá ser executado por condutor autônomo, proprietário do veículo, condição que deve ser comprovada, vedada a participação de pessoa jurídica, mediante permissão outorgada pelo Poder Executivo Municipal.

Com este projeto, criou-se uma nova concorrência para execução do serviço de transporte público na expectativa de se alcançar qualidade superior e um preço coerente na tarifa, o que resultaria em benefícios para população.

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COMPLEMENTAR

Sendo regulamentado o transporte complementar visando obter melhores resultados para os usuários, ao longo dos anos esta medida não tem apresentado soluções esperadas, devido a não existir um amplo estudo que analisasse as necessidades que poderiam ocorrer por não haver um sistema unificado entre os concorrentes.

Toda estruturação quando elaborada analisando os meios existentes que possam viabilizar a concretização de um projeto com o intuito de resolver problemas ligados ao transporte público.

Deve-se considerar que o Brasil possui uma realidade cultural e social diferente dos países desenvolvidos, onde se aplica um sistema de igualdade adequado e abrangente, permitindo o acesso ao transporte de qualidade um valor de tarifa, que não ultrapassa os índices projetados tanto, para o setor público como para as empresas prestadoras do serviço.

No Brasil, um dos fatores que elevam o custo da tarifa (reajuste que esta acima da inflação) está relacionado com o frequente aumento no combustível, que é repassado para os usuários, desfavorecendo um possível equilíbrio no desenvolvimento e aplicação de medidas destinadas para este setor, que hoje se encontra constantemente na pauta das discussões politicas de vários países.

2.2.1 Sua relevância

Devemos ressaltar que nas últimas décadas, os gestores públicos na esfera Federal não vêm tratando este tema (Transporte Público) de forma relevante, pelo contrário tem realizado ações focadas apenas em fomentar o crescimento no setor industrial produtor de automóveis; estrangulando o sistema viário nas grandes capitais por falta de estrutura.

Consequentemente, atingem também as cidades menores, pois na região central de Taubaté, o usuário do transporte público leva aproximadamente o dobro do tempo para chegar ao seu destino, se comparado há 10 anos, fator este que também colaborou para a criação do Transporte Público Complementar-TCTAU.

Este meio de transporte em que o objetivo direto é complementar o serviço existente, desde seu início deixa a desejar em relação a frota sucateada, em numero e que disputa espaço nas vias com automóveis. As faixas exclusivas para ônibus são raras e, portanto o deslocamento é lento na área urbana.

É evidente a deficiência por parte do poder público, quanto ao investimento na construção e manutenção das vias, terminais rodoviários, pontos de embarque, desembarque, e na fiscalização para o cumprimento das normas determinadas pela Prefeitura.

2.2.2 Aspectos legais e sua regularização

É necessário verificar as normas que tratam do atendimento aos Portadores de Necessidades Especiais, pois são importantes e elevam o grau de necessidade de uma integração entre os dois prestadores do serviço de transporte no município de Taubaté, mesmo que se refiram diretamente a uma pequena, porém não menos importante parcela de usuários.

> Para Dorneles e Zampieri (2008, p.3). Trata-se da acessibilidade espacial, possibilitando a participação e o uso dos espaços por todas as pessoas em condições de igualdade, pois '... significa poder chegar a algum lugar com conforto e independência, entender a organização e as relações espaciais que este lugar estabelece, e participar das atividades que ali ocorrem fazendo uso dos equipamentos disponíveis'.

> Segundo Piardi (2007, p.326), o direito ao transporte permite a realização do direito à integração social das pessoas com deficiência, pois ele não é somente usado para o deslocamento ao trabalho e para a escola, mas, também, para o lazer, obtenção de assistência médica, hospitalar, para habilitação profissional e para reabilitação.

Para Oliveira (2006, p. 1261) a possibilidade de deslocamento para as pessoas com deficiência deve ser através de movimentação vertical e horizontal e contínua, de forma que garanta a independência e percursos livres de obstáculos, oferecendo segurança e conforto aos usuários.

Segundo Machado (2004 apud Sousa; Braga 2006, p. 03), acessibilidade é definida como uma medida de esforço para se transpor uma separação físico-territorial, caracterizada pelas oportunidades apresentadas ao indivíduo ou grupo, para que possa exercer suas atividades. Ela torna possível o acesso dos indivíduos aos locais de emprego, lazer, estudo, equipamentos públicos etc.

2.3 A ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE COMPLEMENTAR

Segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana de Taubaté cem por cento da frota que opera no transporte complementar não possui um sistema dotado de equipamento adequado para efetuar o embarque e desembarque de passageiros como os cadeirantes. Essa falha no atendimento coloca em pauta muitos questionamentos já que as empresas são subsidiadas pelo município e começam a prestar serviços por licitação, como se define em seu artigo 6º:

> Art. 6º O Sistema de Transporte Coletivo de Taubaté será estruturado com uma rede única e integrado de serviços de transporte coletivo, organizados de forma a garantir melhor atendimento às necessidades dos usuários, pelo menor custo e com mínimos impactos negativos na estrutura urbana.

É importante destacar que o transporte público feito por ônibus coletivo está presente na maioria das cidades, como uma alternativa para o deslocamento na área urbana e diversos outros trajetos para suprir a demanda.

> Segundo Góes et al (2008), o transporte público urbano é o mais usado por uma grande parcela da população brasileira, principalmente para efetivar atividades diárias, como trabalho, lazer, para ter acesso aos serviços de saúde, entre outros, independente de sexo ou idade.

Conforme o autor pode-se identificar o quanto as pessoas são impactadas seja embarcando ou desembarcando de um ônibus para seguir seu destino.

Para os cidadãos do município de Taubaté que não tem a opção entre os prestadores de serviços devido à falta de integração entre as empresas e poucos veículos equipados para atender os portadores de necessidades especiais no transporte complementar; está evidente a falta de um projeto de mobilidade para facilitar a locomoção dos passageiros independentemente de terem ou não alguma necessidade especifica.

> Conforme Ribeiro Neto (2001), o transporte coletivo obterá sucesso se: o cumprimento de uma necessidade, consumo ou aplicação estiverem bem definidos, atender as expectativas dos usuários do transporte, respeitar padrões e orientações aplicáveis, cumprir requisitos da coletividade, possuir preços competitivos e dispuser de suporte competente para manutenção das especificidades de qualidade.

É possível ter uma visão panorâmica do que realmente deveria ser disponibilizado para os cidadãos, a fim de que se possa traçar um norte a ser seguido para alinhar o serviço das empresas levando em consideração, que o processo requer um planejamento que efetue uma pesquisa e reforce os pontos críticos e a demanda.

3 OS BENEFÍCIOS DA INTEGRAÇÃO COM A PARTICIPAÇÃO DO TRANSPORTE COMPLEMENTAR

Para uma sociedade que precisa cada vez de mais eficiência na prestação de serviços como estes, sabendo que os efeitos de sua inoperância ou falta de eficiência podem afetar os mais diversos campos da sociedade, com uma integração definida e elaborada com precisão, pode-se verificar as percepções de qualidade dos passageiros, operadores e gestores neste setor de transporte público.

Segundo Paladini (2004),

> [...] qualidade consiste em gerir o processo na prestação de serviços, significando direcionar ações com o cliente, determinando seus interesses, preferencias, exigências, enfim suas necessidades. A relevância do processo enfatiza eficiência, a eficácia, isto é, a adequação do sistema deve ser constante com foco na melhoria contínua.

Em todo este contexto um projeto elaborado com precisão irá beneficiar todos que sejam abrangidos pelo sistema, visto que a mobilidade é um “balizador” urbano que se pode exercer as diversas atividades em meio ao convívio social. Para Vasconcellos (2000),

> Torna-se relevante o papel desempenhado pelas políticas públicas, sintonizadas (ou não) com modelos de planejamento integrado frequentemente priorizando reestruturações urbanas direcionadas para privilegiar o transporte particular, em detrimento do transporte coletivo.

O poder público deve estar presente em todas as esferas que lhe são atribuídas, para fiscalizar o cumprimento de normas, leis e decretos municipais da prestação dos serviços, a fim de garantir a qualidade e eficiência. Entretanto, é indispensável investir também no relacionamento entre as pessoas que estarão à frente deste trabalho, para que priorizem e aperfeiçoem as ações que viabilizam o processo de atendimento aos usuários e seus administradores.

> Da mesma forma, segundo Demarchi (2000) “o transporte caminhou junto com a evolução do desenvolvimento urbano, pois as pessoas tinham que se locomover em maiores distâncias devido à expansão do trabalho”.

Uma evidência de que um plano diretor elaborado adequadamente viabiliza a evolução de uma cidade e é percebido ao fazer um estudo de seu sistema de malha viária.

Esse conceito ganha força ao avaliar a estrutura do município de Taubaté, que ainda possui áreas com vias extremamente estreitas, e que não se pode realizar obras de grande magnitude visando aumentar a oferta de espaço para deslocamento; e consequentemente estabelecer novos pontos de parada de ônibus por existirem construções tombadas como patrimônio histórico. Para Barat (1978):

> A insistência de alternativas eficazes, confortáveis, seguras e pontuais de transporte público de massa prejudica a todos os segmentos populacionais de nossas regiões metropolitanas, mas é sem dúvida, a população assalariada, que se utiliza dos ônibus em uma ou mais etapas de sua movimentação pendular, aquela que suportará os ônus cada vez maiores dos congestionamentos viários, na medida em que suas viagens desdobram-se em etapas mais complexas e se realizam em distâncias maiores.

Esse aspecto reforça a importância de uma melhoria utilizando a integração com o transporte coletivo, que pode atender com agilidade e eficiência os usuários que não pretendem realizar deslocamento de grandes distâncias. Outro fator que deve ser destacado é que os veículos que fazem parte da frota do transporte complementar possuem uma diferença se comparados aos do transporte público, pois somente podem circular micro-ônibus ao contrário da empresa concorrente.

Esta medida irá facilitar o deslocamento dos veículos no seu percurso, podendo inclusive acessar locais onde existem demanda de usuários que outros meios de transporte maiores não podem ter acesso, porém mesmo assim enquanto a integração não ocorrer, muitos usuários com cartões eletrônicos deixam de serem atendidos, pelo transporte complementar dificultando o bom andamento do serviço.

De acordo com Vasconcellos (2006, p. 11),

> O transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas. No entanto, este transporte implica em alguns efeitos, aos quais chamamos de impactos.

Seguindo este há também o obstáculo da aceitação para que ocorra a execução deste sistema para integrar as empresas, devido ao fato de que tudo que foi implementado até o momento como padrão para gestão de uma empresa de transporte público precisa ser repensado a fim de que se adeque o serviço conforme a realidade do município.

No deslocamento, os passageiros constantemente precisarão da disponibilidade do transporte com padrões de qualidade satisfatórios, o que novamente reforça que a necessidade de um planejamento em médio e longo prazo, se torna imprescindível para o crescimento da cidade.

Conforme já mencionado, diversos fatores contribuíram para o aumento do número de reclamações sobre a prestação do serviço e principalmente em se tratando da necessidade da integração, para uma população que quase todos os dias depende deste meio de transporte para realizar seus objetivos; e que constantemente enfrentam os mesmos problemas.

Esse fato causa um imenso desgaste tanto para os prestadores do serviço, como para a gestão pública que dentro de suas atribuições precisa buscar alternativas e novos modelos que possam agregar bons resultados. Segundo Pereira et all (2003, p. 164),

> Alternativas de transporte causadoras de menor impacto à rede viária, desestimular o uso excessivo do carro privado e ainda reorganizar a utilização do espaço urbano de modo a garantir que os deslocamentos, quando necessários, sejam realizados da forma mais racional possível.

Mesmo sendo dependente de se realizar investimentos em novas estruturas em todas as áreas que afetam diretamente este grupo de pessoas para alcançar uma melhoria considerável, deve se estabelecer a concretização desta nova modalidade entre os prestadores de serviço para que sempre se possa oferecer um atendimento com um padrão definido objetivando qualidade e eficiência.

É preciso ressaltar que a mobilidade urbana possui relevância atualmente em seu contexto social, pois sua política deve respeitar princípios universais para que possa beneficiar a maioria da população, atendendo suas necessidades, sendo um importante serviço para os cidadãos e um enorme benefício para as cidades que conseguem executar um bom sistema de transporte de passageiros.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral deste trabalho foi desenvolver uma pesquisa que permita, de maneira clara e objetiva, extrair resultados relacionados à qualidade e mobilidade com o transporte público que poderá ser gerado em sua integração com o complementar.

O desenvolvimento da pesquisa atendeu as expectativas gerando resultados satisfatórios, e permitiu uma análise sobre o funcionamento desse sistema que será realizado, com base nas informações obtidas durante a realização deste trabalho. Ao longo desse artigo surgiram novas estratégias relacionadas ao projeto de integração desenvolvido pela SEMOB Secretaria de Mobilidade Urbana de Taubaté, mas que ainda precisa de uma minuciosa pesquisa para ser realizado.

As principais seriam a divisão de regiões do município centralizando os micro-ônibus do transporte complementar nos locais de média demanda; e a utilização dos pontos de embarque e desembarque de passageiros do Terminal Rodoviário no centro da cidade. Este trabalho apresentou uma nova visão direcionada para o transporte público, podendo se tornar modelo de mobilidade para outros municípios pensando em futuras melhorias para o sistema viário.

REFERÊNCIAS

BARAT, Josef. **Evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: 1978.

DEMARCHI, S. H.; FERRAZ A.C.P. **Transporte público urbano** – Histórico dos Transportes Urbanos. Maringá. UEM 2000

DORNELES, VANESSA GOULART ZAMPIERI, FABIO LUCIO POLES ZAMPIERI. In 7 **Seminário internacional Espaço Sustentável** (2008, p.3).

GÓES, A.A.F.; CÁRDENAS, C.J.; GOMES, L.; TAVARES,A.B. **Percepção dos osos sobre o transporte público no Distrito Federal.** Revista Lapip. São João del-Rei, vol. 3. n. 1. Ago. 2008.

MACHADO, **O cuidar do idoso no contexto familiar** - UFSC (2004 apud SOUSA; BRAGA 2006, p. 03)

MACIEL, VLADIMIR FERNANDES, Artigo publicado na edição nº 402, **jornal Mundo Jovem**, novembro de *2009*, *página 20.*

OLIVEIRA, AILA SEGUIN DIAS A.; BINS ELY, VERA HELENA MORO. **Avaliação das condições de acessibilidade espacial em centro cultural estudo de casos**. Florianópolis, 23 a 26 ago. 2006, p.1261)

PALADINI, EDSON PACHECO. **Gestão da qualidade: teoria e prática.** São Paulo: Atlas, 2004.

PIARDI, SONIA MARIA DEMEDA GROISMAN. **Direito ao transporte, locomoção e liberdade da pessoa com deficiência.** Florianópolis: Obra jurídica 2007.

Prefeitura Municipal de Taubaté – **Semob Secretaria de Mobilidade Urbana.** Disponível em <https://www.taubate.sp.gov.br/> Acesso em 03 jul 2014

PEREIRA, C.M.C. et al**. Integração de sistemas de transportes como estratégia para o gerenciamento da mobilidade**, (2003).

RIBEIRO NETO, A. A. **A Contribuição à avaliação de transporte urbano por ônibus**, (2001).

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **A cidade e o transporte. In: Associação nacional de transportes públicos** – ntp, (2006).

_____. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Pró Livros, 2005.

Internet:

BRASIL. Senado Federal. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/senado/programas/estatutodacidade/oquee.htm>. Acesso em: 11 ago 2017

CRFB/88 http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

CTB DIGITAL https://pt.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3digo_de_Tr%C3%A2nsito_Brasileiro

LAQUALE, A. A. **A pessoa com deficiência e o direito à acessibilidade.** Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/58520/a-pessoa-com-deficiencia-e-o-direito-a-acessibilidade/3>. Acesso em: 11 ago 2017

Mobilidade Urbana – Transporte Publico Disponível em: <https://pt.slideshare.net/Diego-Soares/mobilidade-urbana-um-estudo-sobre-o-transporte-pblico-na-zona-leste-de-so-paulo>

Taubaté SP Leis Municipais Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/t/taubate/lei-ordinaria/2001/349/3491/lei-ordinaria-n-3491dispoe-sobre-a-implantacao-no-ambito-do-municipio-do-servico-de-transporte-de-passageiros-por-intermedio-de-peruas-ou-vans-e-da-outras-providencias>. Acesso em 23 abr 2017

ANEXO

Em entrevista com Eng. Luiz Guilherme Perez, Secretário de Mobilidade Urbana do município de Taubaté, responsável por coordenar os projetos de educação, fiscalização e engenharia de trânsito.

A entrevista foi realizada no dia de 2017, na Semob Secretaria de Mobilidade Urbana, localizada na Av. Mal. Arthur Costa e Silva n 1.435 em Taubaté-SP, as 00h00min.

Entrevista:

Pergunta: O que espera com a integração que ocorrerá?

Resposta: A integração tem por objetivo melhorar o atendimento com a integração dos 2 prestadores do serviço de transporte padronizando os tipos de veículos a serem utilizados e com essas novas ações. Esperamos melhorar o atendimento nos

horários de pico minimizando os problemas de superlotação com maior oferta para atender esta demanda.

Pergunta: Diante dos atrasos que ocorrem frequentemente, qual solução encontrada pela secretaria?

Resposta: Os veículos que irão circular fazendo o serviço do transporte complementar irão possuir o mesmo sistema de monitoramento por GPS que os ônibus possuem, sendo monitorado em tempo real e com isso poderemos fiscalizar o cumprimento dos horários estabelecidos por esta secretaria e com o uso dos bilhetes eletrônicos disponibilizando aos usuários maior oferta do serviço realizado na cidade de Taubaté.

Pergunta: Como será fiscalizado o cumprimento dos horários?

Resposta: Estamos definindo um cronograma de horários e itinerários onde a partir do momento em que colocarmos em pratica, devera ser executado conforme determinação da secretaria e para isso nos será de grande importância o uso do GPS em cada veiculo para o monitoramento do sistema.

Pergunta: Quanto às pessoas com necessidades especiais, quais medidas adotadas?

Resposta: Todos os micro-ônibus irão possuir plataforma elevador destinado a estes usuários objetivando prestar um serviço com qualidade e segurança.